UNIVERSITY
OF
TORONTO
LIBRARY

Ec. H
P8553d

Fürſt Bismarck

als

Volkswirth.

Dargeſtellt von

Dr. Ritter v. Poſchinger.

I. Band.

Bis zur Übernahme des Handelsminiſteriums (1880).

83748
25/9/07

Berlin
Verlag von Hennig & Eigendorf.
1889.

Es mag größere Diplomaten gegeben haben als Fürst Bismarck, jedenfalls hat es niemals einen besseren Administrator, einen weiseren Nationalökonomen und einen geschickteren Finanzmann gegeben.

Der Standard zum 25jährigen Minister-Jubiläum Bismarcks.

Alle Rechte vorbehalten.

Vorwort.

Der Biograph des Fürsten Bismarck steht einer schweren Arbeit gegenüber. Seit dessen Eintritt in das öffentliche Leben (1847) ist seine Wirksamkeit eine so umfassende und vielseitige, daß man, um ein übersichtliches Bild zu geben am besten nach dem Grundsatze des divide et impera verfährt, will anders man nicht Weltgeschichte schreiben.

Die glänzendste Seite der kanzlerischen Thätigkeit liegt auf dem Gebiete der auswärtigen Politik. Was er hier geschaffen hat, zeigt die Landkarte und erfüllt jedes deutsche Herz mit Stolz und Bewunderung. Nicht geringer aber ist seine Wirksamkeit auf dem Gebiete der Handels-, Sozial-, Steuer- mit einem Worte der Wirthschaftspolitik. Eine Uebersicht dieser fruchtbaren Wirksamkeit des leitenden Staatsmannes ist bisher noch nicht gegeben.

An und für sich liegt die Sorge für das materielle Wohl und Wehe des Landes ebenso in dem Rahmen der Aufgabe eines Staatsmannes, als jene für die beste politische Gestaltung des Staatswesens und insofern ist nichts natürlicher, als daß der Politiker gleichzeitig auch Volkswirth ist. Die Geschichte liefert für diese Verbindung mehrere Beispiele, wie Friedrich den Großen, Richelieu, mit denen man Bismarck mit Unrecht in Parallele gestellt hat. Bei diesen beiden Staatsmännern war aber die „volkswirthschaftliche Ader" lange nicht in dem Maße entwickelt, wie bei dem Fürsten Bismarck, der schon in seinen ersten politischen Lehrjahren, als er sich in der preußischen Kammer die Sporen verdiente, volkswirthschaftliche Fragen mit seltener Sachkenntniß erörterte, und sich gerade bei den Debatten auf diesem Felde wohl und heimisch fühlte.

Bamberger hat gesagt, Fürst Bismarck sei ein Empiriker in Sachen des allgemeinen Wohls; aber gerade jener höhere Instinkt, welcher den großen Empiriker macht, hat ihn zur Entdeckung der Gesetze geführt, welche die freie wissenschaftliche Forschung auf dem umgekehrten (synthetischen) Wege sucht. Deshalb sehen wir den Fürsten Bismarck auch frei von Schulmeinungen, ja wir zweifeln, ob er ein sogenanntes politisches System

im Zusammenhange gelesen hat. Deshalb fühlt er sich auch frei von der Superklugheit jener, die sich für unfehlbar halten, die schon aus Furcht vor Inkonsequenz einen als fehlerhaft erkannten Weg nicht verlassen wollen. Unser Meister fehlt vielleicht einmal, er lernt aber im Irren, und ist bescheiden genug um Beides einzugestehen. Auf die Dauer wird er niemals in einer als fehlerhaft erkannten Position verharren. Er selbst bemerkte in dieser Beziehung (24. Februar 1881) im Reichstage gegenüber dem Vorwurfe, er habe seine Ansicht über viele Fragen häufig und schroff gewechselt: „Nun ich gehöre allerdings nicht zu denen, die jemals im Leben geglaubt haben oder heute glauben, sie könnten nichts mehr lernen, und wenn mir einer sagt: vor zwanzig Jahren waren Sie mit mir gleicher Meinung, heute habe ich dieselbe Meinung noch und Sie haben eine entgegengesetzte, so antworte ich ihm darauf: ja, so klug wie Sie heute sind, war ich vor zwanzig Jahren auch, heute bin ich klüger, ich habe gelernt in den zwanzig Jahren. Für mich hat immer nur ein einziger Kompaß, ein einziger Polarstern, nach dem ich steuere, bestanden: salus publica. Ich habe von Anfang meiner Thätigkeit an vielleicht oft rasch und unbesonnen gehandelt, aber wenn ich Zeit hatte darüber nachzudenken, mich immer der Frage untergeordnet: was ist für mein Vaterland, was ist — so lange ich allein in Preußen war — für meine Dynastie, und heutzutage, was ist für die deutsche Nation das Nützliche, das Zweckmäßige, das Richtige? Doktrinär bin ich in meinem Leben nicht gewesen; alle Systeme, durch die die Parteien sich getrennt und gebunden fühlen, kommen für mich in zweiter Linie, in erster Linie kommt die Nation, ihre Stellung nach außen, ihre Selbständigkeit, unsere Organisation in der Weise, daß wir als große Nation in der Welt frei athmen können."

Die Krone des Volkswirths ist in den Augen der Welt weniger glanzvoll als die des Politikers. Finden sich beide vereint, so wird sie zum unvergleichlichen Juwel. Und so kann man sagen, was Friedrich der Große als Schlachtenlenker und als Philosoph etwa vor Bismarck voraus haben möchte, wird sattsam wett gemacht durch die intensive, kühne und schöpferische Gestaltungskraft des Letzteren in Sachen des allgemeinen sozialen Wohls.

Der Volkswirth Bismarck ist nicht fertig wie Minerva aus dem Kopfe Jupiters hervorgesprungen; er hat seinen bestimmten Entwickelungsgang durchgemacht, immer sich anlehnend an die realen Verhältnisse, die bald dieses, bald jenes Bedürfniß zeigten. Daß er jemals ein doktrinäres

Lehrbuch der Volkswirthschaft schreiben möchte, läßt sich kaum vorstellen, so hoch man auch die Fülle seiner volkswirthschaftlichen Kenntnisse schätzen mag. Es will deshalb auch nicht angehen, seine wirthschaftliche Anschauung gewissermaßen in ein System einzuschnüren. Wenn man sagen wollte, Fürst Bismarck sei Schutzzöllner, so würde man einen Irrthum begehen. Er wird von dem Augenblick an Freihändler sein, wo die Nachbarn ihre Zollschranken niedergerissen haben, ja vielleicht schon in dem Augenblick, wo er hoffen kann, durch Deutschlands Vortritt die übrigen Staaten zur Aenderung ihrer Handelspolitik bewegen zu können. Er ist für Finanzzölle, wo es das finanzielle Interesse des Landes erheischt, und für Schutzzölle, wo er das Land ohne solche der wirthschaftlichen Verblutung ausgesetzt glaubt. Er ist für das Tabackmonopol oder für eine Tabacksteuer, je nachdem das eine oder andere Projekt Aussicht auf Verwirklichung bietet, oder je nachdem das Geldbedürfniß groß oder klein ist, oder sich anderweitig befriedigen läßt. Er ist Gegner einer Zolleinigung mit Oesterreich oder steht diesem Projekte sympathisch gegenüber, je nachdem ihm dasselbe politisch und wirthschaftlich zweckmäßig erscheint oder nicht.

Die Nützlichkeit und das reale Gedeihen seines Vaterlandes ist sein einziger Leitstern. Hier kommen wir zu einem Gesichtspunkte, der nicht unberührt bleiben darf. Man kann den Volkswirth Bismarck von dem Politiker nicht loslösen, der erstere muß sich aber dem letzteren unterordnen, ein Gedanke, den der Staatsmann einmal in den Satz gekleidet hat: „Mir sind die auswärtigen Dinge an sich Zweck und stehen mir höher als die übrigen."

Will man einen Ueberblick über die in dem ersten Bande geschilderte Zeitperiode gewinnen, so wird man sechs Abschnitte zu machen haben:

I. Die parlamentarische Thätigkeit des Abgeordneten von Bismarck (1847—1851).
II. Seine gesandtschaftlichen Lehrjahre in Frankfurt, Petersburg und Paris (1851—1862).
III. Die Zeit von der Ernennung zum Ministerpräsidenten bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes (1862—1867).
IV. Von da ab bis zum Abgang des Ministers Delbrück (Mai 1876).
V. Von der Ernennung des Staatsministers Hofmann bis zur Einleitung der Wirthschaftsreform (Juni 1876 bis 20. Nov. 1878).
VI. Von da bis zur Uebernahme des Handelsministeriums (August 1880).

I. Abschnitt.

Die wirthschaftlichen Gesichtspunkte des Abgeordneten von*) Bismarck 1847—1851.

Wenn Bismarck in Reichstagsreden gelegentlich die Bemerkung hinwarf**), er habe in den früheren Perioden seiner Wirksamkeit, selbst noch zu Anfang als Ministerpräsident wirthschaftliche Tendenzen überhaupt nicht gehabt, so ist diese Behauptung entweder cum grano salis zu verstehen, oder sie zeigt von einer seltenen Bescheidenheit; denn als Abgeordneter (1847—1851) hat er gerade auf diesem Gebiete die wirksamsten Reden gehalten, und ein feines Gefühl für wirthschaftliche Fragen an den Tag gelegt. Der Abgeordnete Bismarck war Autodidakt; sein Wissen und seine Ansichten hatte er nicht Lehrbüchern, sondern dem grünen Baum des Lebens entnommen. Wenn er über eine Materie sprach, so lag sie ihm gewiß nahe; es drückte ihn an der betreffenden Stelle entweder selbst der Schuh, wie z. B. in Bezug auf die steuerliche Prägravirung der Landwirthschaft und des Grundbesitzes, oder es standen ihm unmittelbare praktische Erfahrungen zur Seite, z. B. hinsichtlich der Waldservituten, der Rentenbanken, der Handwerkerfrage, der Submissionen, der Einkommen- und der Grundsteuer.

Für den Kenner der Wirthschaftspotitik Bismarcks bieten diese ältesten Glaubensbekenntnisse viel Interesse, denn die Keime seiner Reformpolitik sind schon in jenen parlamentarischen Verhandlungen nieder-

*) Der Herausgeber darf sich wohl gestatten, das „von", sowie den Grafen- und Fürstentitel unseres Volkswirths in Zukunft bei Seite zu lassen und, wie dies auch in Frankreich geschieht, schlechthin von Bismarck zu sprechen. In dieser Beziehung schreibt E. B. Lang, der französische Uebersetzer des IV. Bandes meines Werkes „Preußen im Bundestag" (Lettres Politiques Confidentielles de M. de Bismarck 1851—1858. Paris 1885 bei Paul Ollendorf): „Le prince de Bismarck n'est guère connu en France. Cette vérité a l'air d'un paradoxe, mais c'est une vérité. Le gros public ne sait ni d'où il vient, ni comment il s'est élevé. D'aucuns ignorent s'il est baron, comte ou prince. On le nomme Bismarck tout court. Cette familiarité, privilège des morts illustres, lui est accordée de son vivant par un aveu inconscient ou tacite de sa grandeur."

**) Rede vom 21. Februar 1879.

gelegt. Es durchströmt dieselben ein konservativer Hauch: der Nährstand darf um keinen Preis untergraben werden, weder auf dem Lande noch in der Stadt. Der Staat soll nicht blos Nachtwächterdienste leisten, sondern positiv eingreifen, sei es auch mit Zwang, wenn sonst nichts zu erreichen ist (Rechtfertigung des Innungszwanges); die Steuern will er nicht blos gerecht, d. h. gleichmäßig vertheilt wissen, sondern auch so, daß sie leicht zu ertragen sind; die indirekten Steuern zieht er in dieser Beziehung den direkten vor. Gegen die Mahl- und Schlachtsteuer scheinen ihm unbegründete Vorurtheile zu bestehen; der Grundbesitz erscheint ihm steuerlich prägravirt.

Die alte konservative Partei Preußens war, den Ueberlieferungen des altpreußischen Kleinadels entsprechend, in wirthschaftlicher Beziehung freihändlerisch gesonnen. Bismarck schloß sich dem damals an. Seine Darlegungen verrathen überall den gewiegten Praktiker, der den Blick nicht auf das Einzelne, sondern auf das Ganze gerichtet hat, und dessen Bestrebungen einzig das Wohl des Staates im Auge haben.

In dieser Periode fließen die wirthschaftlichen Anschauungen Bismarcks als solche hervor. Politische Erwägungen wirken darauf noch nicht ein; er hat noch nicht mit Regierungs- oder sonstigen Friktionen zu kämpfen.

Lassen wir nun den damals dreiunddreißigjährigen Abgeordneten selbst reden.*)

10. April 1848. **Rede****) **im zweiten Vereinigten Landtage zu Berlin, betr. den Erlaß der Mahlsteuer, Erträglichkeit derselben. Eine steuerliche Bevorzugung der großen Städte.**

„Man mag über die Mahlsteuer denken, wie man will, so kann ich

*) Die einschlägigen Reden Bismarcks im zweiten Vereinigten Landtage zu Berlin und in den späteren parlamentarischen Körperschaften sind in Treue wiedergegeben, jedoch mit Abstrich jener Stellen, welche keine oder nur unbedeutsame volkswirthschaftliche Grundsätze oder Wiederholungen enthalten. So konnten z. B. seine am 15. und 17. Mai 1847 im ersten Vereinigten Landtage zu Berlin gehaltenen Reden, betr. die Uebernahme der Garantie des Staates für die zur Ablösung der Reallasten von bäuerlichen Grundstücken zu errichtenden Rentenbanken, als hier unwichtig übergangen werden. Das Gesagte gilt auch von der Rede desselben am 7. Juni 1847, betr. eine Anleihe zur Ausführung der Ostbahn. Herr von Bismarck war von der Nützlichkeit derselben überzeugt. Zu vergl. Riedel, Th., „Die Reden des Abgeordneten von Bismarck-Schönhausen in den Parlamenten 1847—1852.“ Berlin 1881 (2. Aufl. 1885).

**) In der Sitzung am 10. April 1848 beschäftigte sich der zweite Vereinigte Landtag zu Berlin mit der Finanzvorlage, rücksichtlich welcher die Abtheilung beantragt hatte, „die Regierung zu ermächtigen, 1. auf außerordentlichem Wege zum äußeren und inneren Schutz der Monarchie eine Summe von 15 Millionen Thalern zu beschaffen, 2. zur Herstellung des Kredits im Innern und zur Erhaltung von Handel, Gewerbe und Landwirthschaft Garantien bis zum Gesammtbetrage von 25 Millionen Thalern unter der Voraussetzung zu übernehmen, daß möglichst gestrebt werde, Ver-

doch nicht glauben, daß der gegenwärtige Augenblick geeignet war, den Ertrag einer Steuer zu vermindern, die seit dreißig Jahren gezahlt wird, und unter deren Wirksamkeit die Bevölkerung der Städte, wo sie erhoben wurde, durch massenhafte Einwanderung der arbeitenden Klassen gewachsen ist, einer Steuer, die gerade jetzt wegen des niedrigen Preises der Brodfrüchte weniger drückend ist, als in den letzten zwölf Jahren.

Wäre diese Steuer so unerträglich, daß sie trotz aller Bedenken jetzt in diesem Augenblick erlassen werden mußte, so müßte sie auch gänzlich abgeschafft werden, nicht aber konnte man den Städten überlassen, sie mit ihren Nachtheilen beizubehalten, und ihnen in diesem Fall ein Drittel des Rohertrags als Zuschuß für ihre Armenpflege Prämie zahlen.

Wer soll die Kosten dieses Geschenks aus der Staatskasse an die Städte tragen? Niemand als das platte Land und die kleinen Städte. Denn die in Aussicht gestellte höhere Besteuerung der Reichen kann wegen der geringeren Anzahl derselben auch bei der höchsten möglichen Besteuerung keinen bedeutenden Ausfall decken." *)

18. Oktober 1849. **Rede in der zweiten Kammer in Berlin, betr. die Lage des Handwerkerstandes; Gründe seiner Verarmung; Innungszwang, Berechtigung desselben. Das Unwesen der Submissionen und Lizitationen.**

„Ich hätte geglaubt, der Erwähnung überhoben zu sein, daß eine Noth der Handwerker und ein Bedürfniß der Abhülfe überhaupt vorhanden sei; ich würde dies für allgemein anerkannt gehalten haben, wenn nicht der Abgeordnete aus dem Siegkreise (Wülffing) widersprochen hätte. Es ist möglich, daß in jenen glücklicheren westlichen Provinzen diese Noth nicht so groß ist. Die Wohlhabenheit ist dort größer, die Steuern sind

luste für den Staat, welche diese Garantien zur Folge haben könnten, zu verhüten." Bismarck schöpfte aus den neuesten Akten der Finanzverwaltung die Befürchtung, daß das leitende System der Finanzen die Zustände unseres Vaterlandes mehr durch die Brille des Industrialismus auffaßte, als mit dem klaren Auge des Staatsmannes, der alle Interessen des Landes mit gleicher Unparteilichkeit überblickt; „ich fürchte deshalb, daß bei der neuen Belastung die Last vorzugsweise auf das platte Land und auf die kleinen Städte gewälzt werden wird, und daß die Verwendung der aufgebrachten Mittel überwiegend dem Geldverkehr und der Industrie der größeren Städte zu Gute kommen wird".

*) Redner bemerkte weiter: „In Betreff der ferneren Garantie für 25 Millionen stimme ich für entschiedene Ablehnung derselben, weil ich nicht glaube, daß durch eine derartige Unterstützung der Industrie, die schon an Ueberproduktion wegen Mangels an Konsumo leidet, die Ruhe im Lande auf die Dauer gesichert werden kann, und daß damit weiter nichts geschehen würde, als diese oder eine geringere Summe dem Vermögen der Steuerpflichtigen zu entziehen um sie in den bodenlosen Brunnen einer wankenden Industrie zu schütten."

dort im Verhältniß zum Vermögen geringer. Die Verkehrsverhältnisse sind dort leichter und lebhafter als bei uns. Wenn indeß der Abgeordnete aus dem Siegkreise seine Behauptung dadurch unterstützt, daß der Handwerker das Doppelte von dem verdiene, was der ländliche Tagelöhner verdient: so ist das eine Anschauung, die vom grünen Tische herrührt, aber nicht aus dem praktischen Leben.

Der Handwerker in Berlin kann nicht leben, wenn er nicht das Drei- oder Vierfache von dem hat, was der Tagelöhner in der Provinz verdient. Der Letztere erhält hier zu Lande einen Tagelohn von 6 bis 8 guten Groschen. Ein Berliner Holzhauer dagegen verdient, wenn er mit seiner Frau einen Vormittag arbeitet und beispielsweise einen Klafter Holz kleinmacht und einträgt, anderthalb bis zwei Thaler, und braucht dies, um bei schwerer Arbeit zu bestehen. Ein Berliner Schneider für ein Kleidermagazin verdient mit seiner Familie zwanzig Silbergroschen, wenn es gut geht, und dabei werden Sie mir zugeben, daß der Handwerker, in Betracht der Auslagen zu seiner Ausbildung und des Betriebs-Kapitals, das in seinem Handwerkzeuge und in seiner Werkstatt steckt, ein höheres Tagelohn zu erwarten hat als der Arbeiter; sonst mag er sich, wie man zu sagen pflegt, das Lehrgeld wiedergeben lassen.

Die Gründe, welche der Verarmung des Handwerkerstandes unterliegen, sind zum Theil der Natur, daß sie außerhalb des Bereichs der Gesetzgebung sich befinden; sei es, daß sie auf veränderten Konsumtions- und Verkehrsverhältnissen beruhen, sei es, daß sie ihren Ursprung aus den Errungenschaften der vorjährigen Revolution herleiten. Ich will dies unberührt lassen; jedenfalls beruhen sie zum Theil auf dem Druck, den das Kapital auf die Arbeit ausübt und auf der Ueberproduktion, die eine Folge der Gewerbefreiheit gewesen ist.

In dieser Beziehung sucht das Gesetz Abhülfe zu schaffen, indem es durch Bestimmung eines gewissen Lebensalters und durch Prüfungen den Zudrang zu den Gewerben erschwert und die leichtsinnige Selbständigkeit junger Leute auf einen späteren Termin hinausschiebt. Ich erwarte von diesen Prüfungen ebenfalls nicht, daß dadurch verborgene Talente an das Licht gezogen werden, indessen scheint mir auch keine Gefahr darin zu liegen, welche gegen die Vortheile einer Verminderung der Konkurrenz in die Wagschale fiele, die den einmal etablirten Handwerker nöthigt, seinen eigenen Antheil an dem Preis seiner Produkte auf das Minimum, ja unter das Minimum zu reduziren, welches nöthig ist, um einen Menschen vor dem langsamen Verhungern zu schützen.

Wenn man sich nicht fürchtet, die Freiheit des Einzelnen in anderen Beziehungen zu beschränken, wenn man kein Bedenken trägt, den Schutzzöllnern durch die Gesetzgebung zu Hülfe zu kommen, warum trägt man

denn Bedenken, die Existenz des Handwerkerstandes durch gesetzlichen Zwang zu schützen? Der Aktionär von Eisenbahnen verlangt eine Garantie seiner Zinsen, der Fabrikant, der Bergwerksbesitzer, der Schiffsrheder, der Weinbauer u. s. w. verlangen, in ihrer Industrie durch Zoll-Gesetze auf Kosten ihrer Abnehmer geschützt zu werden, warum wollen Sie nicht der zahlreicheren und genügsameren Klasse, dem Handwerkerstande, diesen Vorzug auch einräumen? Die Fabriken bereichern den Einzelnen, erziehen uns aber die Masse von Proletariern, von schlecht genährten, durch die Unsicherheit ihrer Existenz dem Staate gefährlichen Arbeitern, während der Handwerkerstand den Kern des Mittelstandes bildet, eines Gliedes, dessen Bestehen für ein gesundes Staatsleben nothwendig ist, und dessen Erhaltung mir vollkommen eben so wichtig erscheint, wie die Schöpfung eines freien Bauernstandes zu Anfang dieses Jahrhunderts, der zu Liebe man sich nicht scheute, tiefe Eingriffe in Recht und Eigenthum zu machen. Es ist wahr, die Gewerbefreiheit mag manche Bequemlichkeit für das Publikum darbieten, sie liefert wohlfeile Waaren, aber an dieser Wohlfeilheit klebt vergiftend das Elend und der Jammer des Handwerkers, der seinem Ruin entgegengeht, und ich glaube, es möchten uns unsere wohlfeilen Röcke aus dem Kleiderladen zuletzt unbehaglich auf dem Leibe sitzen, wenn ihre Verfertiger daran verzweifeln müssen, sich auf ehrliche Weise zu ernähren.

Es mag sein, daß der Zunftzwang, wenn er von den Handwerkern richtig benutzt wird, dahin führt, daß wir in vielen Fällen bessere, im Ganzen aber theuere Arbeit zu bezahlen haben werden; indessen wenn es Recht ist, daß wir das wohlfeile englische Eisen theuerer bezahlen, um den schlesischen Bergmann zu erhalten, wenn es Recht ist, daß wir den Rothwein von Bordeaux, das naturgemäße Getränk des Norddeutschen, theuerer bezahlen, um den saueren Reben von der Ahr und der Nahe aufzuhelfen, so scheint es eben so billig, daß wir zum Schutz der Handwerker, eines der unentbehrlichsten Glieder im Staatsorganismus, Maßregeln ergreifen, selbst dann, wenn diese Maßregeln für den Einzelnen drückend, beschränkend oder mit Kosten verbunden sein sollten.

Ich möchte es ferner als einen großen Gewinn ansehen, wenn dem Unwesen der Lizitationen und Submissionen einigermaßen gesteuert würde, als einen Gewinn nicht allein für den Handwerker, sondern auch für den Staat, denn hier liegt meines Wissens der einzige wunde Fleck der sonst so hochstehenden Integrität der preußischen Beamtenwelt. Mancher Meister würde uns wunderbare Geschichten erzählen können, die uns an skandalöse Prozesse unter dem Régime Ludwig Philipps erinnern würden, wenn er zu sprechen wagte und sagen wollte, wohin ein Theil des Gewinnes geht."

19. Oktober 1849. **Rede in der zweiten Kammer in Berlin, betr. die Zwangspflicht zum Innungsbeitritt; Vortheile der Zünfte; Gefahr übermäßiger Arbeitstheilung; Parallele zwischen Schutzzoll und Zunftzwang.**

„Der Nutzen der Zunftbildung wird im Allgemeinen hinreichend erkannt. Die Meinungsverschiedenheit besteht nur darin, daß die Einen glauben, den Vortheil zu erreichen, wenn der Beitritt zu einer Innung einem jeden Gewerbetreibenden freigestellt würde, während ich mit den Anderen der Ansicht bin, daß die Vortheile gänzlich illusorisch werden, wenn der Beitritt zur Innung nicht zur Zwangspflicht gemacht wird. Geschieht dies letztere nicht, so wird die erste Bedingung, welche nöthig ist, um eine auf Handwerkerehre gegründete, kräftige Korporation hervorzubringen, die Sicherung ihrer Dauer fehlen.

Die Vortheile, welche eine Zunft dem Einzelnen bietet, beruhen auf der Möglichkeit von Ausgaben, und zwar darauf, daß diese Ausgaben nachhaltig gesichert sind; nur dadurch ist es möglich, daß die Korporationen der Innungen dem Einzelnen, welcher der Verarmung ausgesetzt sein könnte, durch Kredit, durch wohlfeilere Beschaffung der Rohstoffe und dergleichen unter die Arme greifen können. Ist die Dauer der Zunft dadurch in Frage gestellt, daß Jeder, der sich reich genug fühlt, um sich nicht an die Zunft anlehnen zu wollen, sich als Patentmeister etabliren kann, oder daß ein Jeder, der irgend etwas gelegentlich, etwa bei einem Zweckessen, übel nimmt, austreten kann, so ist es auch möglich, daß eines Tages eine Zunft plötzlich aufhört. Einrichtungen also, welche die Sicherheit der Dauer einer solchen Innung voraussetzen, können nicht getroffen werden.

Ich will nur auf einige Vortheile, welche die Zünfte dem Einzelnen gewähren, näher eingehen, und darzuthun versuchen, daß diese Vortheile wegfallen, wenn der Innungszwang nicht eintritt. Das erste, was man sich von den Zünften verspricht, ist eine gründlichere Ausbildung des Handwerkers in seinem Fache, als sich leider in vielen Fällen bisher vorgefunden hat. Ich finde einen Hauptgrund dieses Mangels an gediegener Ausbildung in der Befugniß, eine unbeschränkte Anzahl von Lehrlingen zu halten. Nur durch einen Beschluß der Zunft ist es möglich, sofern nicht das Gesetz dasselbe im Allgemeinen bestimmt, daß die Zahl der Lehrlinge beschränkt wird. Ich führe hier nur als Beispiel das Gewerk der Klempner in Berlin an, welches etwa aus 300 Mitgliedern besteht, von denen nur etwa 260 der Innung beigetreten sind, und welches den Beschluß gefaßt hat, daß Niemand mehr Lehrlinge halten darf, als er Gesellen hält, und wenn er mehr als einen Gesellen hält, so muß er auch weniger Lehrlinge als Gesellen halten.

Viele Meister halten aber jetzt einen Gesellen und drei Lehrlinge und

benutzen diese Letzteren zu häuslichen Arbeiten, als Dienstmädchen u. s. w.; so kommt es, daß Lehrlinge bis kurz vor dem Antritt der Wanderschaft fast nichts von der Werkstatt gesehen haben, daß sie als unfähige und untüchtige Gesellen in das Leben treten, von keinem Meister gebraucht werden können, und erst im Gesellenstande, wo sie geldwerthe Arbeiten liefern sollen, die Lehrlingszeit durchmachen müssen. Dem kann nur begegnet werden, wenn von Seiten der Innung die Zahl der zu haltenden Lehrlinge bestimmt wird, und wenn jeder Meister verpflichtet ist, sich dem Beschlusse der Innung an seinem Orte in dieser Beziehung zu fügen. Steht es einem Patentmeister frei, sich fortwährend die wohlfeilere Arbeit durch die Lehrlinge ungemessen zu verschaffen, so wird dies Andere, welche neidisch darauf sind, zum Austritt aus der Innung bewegen, indem jetzt Jedermann nur zu sehr geneigt ist, einen in die Augen springenden augenblicklichen Vortheil auf Kosten einer gesicherten Zukunft für das Ganze und somit auch für den Einzelnen zu erkaufen.

Ein zweiter Uebelstand, welchen ich auch nur durch den Zunftzwang beseitigen zu können glaube, ist die maßlose Konkurrenz. Es heißt heute überall, die Menge muß es bringen, wer am besten hungern kann, der hungert seinen Konkurrenten bankerott; wer die unsolidesten Waaren liefert, der macht seinen Nebenbuhler todt. Auch dem kann meines Erachtens nur dadurch begegnet werden, daß die Innung in den Stand gesetzt werde, die Qualität für die Gegenstände, die fabrizirt werden, allgemein zu bestimmen und einen dieser Qualität entsprechenden Preis zu verabreden, der so normirt sein wird, daß der Handwerker dabei bestehen und nöthigenfalls zurücklegen kann. Es springt in die Augen, daß auch solche Beschlüsse illusorisch sein werden, wenn einzelne Patentmeister sich ihnen nicht zu unterwerfen brauchen.

Einen dritten Grund für den Ruin der Handwerker finde ich in dem Kampfe gegen die Ueberlegenheit eines großen Betriebskapitals. Dieser Ueberlegenheit des Kapitals kann nur durch die Association der Innung begegnet werden, welch' letztere in den Stand gesetzt ist, diejenigen Vortheile, welche einem großen Kapitale sich darbieten, zu verschaffen; z. B. die großen und massenhaften Einkäufe von Rohprodukten und andere Ersparnisse, welche ich wohl nicht näher anzuführen brauche. Es liegt aber auf der Hand, daß die Associationen nur dann wirksam sein werden, wenn sie ihre Dauer gesichert sehen, wenn sie im Stande sind, Lokale zu acquiriren, Schulden zu machen, Geschäfte auf Zeit abzuschließen, ohne annehmen zu müssen, daß die ganze Innung plötzlich unvermuthet in ihr Nichts verschwindet. Ich sehe auch nur in dem Innungszwange die Mittel, einer übertriebenen Arbeitstheilung entgegenzutreten, einer Arbeitstheilung, die so weit geht, daß — ich will nur das Schneiderhandwerk anführen —

einzelne Gesellen sich nicht mit dem Anfertigen von Röcken, von Beinkleidern oder Westen allein beschäftigen, sondern daß einzelne Gesellen den ganzen Tag nichts weiter thun, als Knopflöcher ausnähen oder Knöpfe ansetzen. Es ist ganz klar, daß ein solcher Geselle verkümmert und zum Knecht des reichen Meisters wird, der ihn beschäftigt; denn wollte er austreten, so würde er sich selbständig nicht ernähren können, da er nur in diesem Theile seines Handwerks geübt ist, und wo würde er gleich wieder einen anderen Meister finden, der gerade einen Gesellen braucht, der nur Knöpfe ansetzen kann.

Nun haben wir vorher vernommen, daß der Zwang eines jeden Rechtsstaates unwürdig sei. Ich möchte hierauf erwidern, daß Wohlthaten allerdings aufgedrungen werden und oft zum Gedeihen und zum Wohle des preußischen Staates obtrudirt worden sind, ganz besonders in Gestalt der Gemeinheitstheilungen und dergleichen. Man fürchtet ferner, daß sich durch den Zunftzwang der verrufene Kastengeist wieder ausbilden würde. Ein Kastengeist findet nur da statt, wo eine Kaste besteht, welche jeden Anderen ihrer Natur nach ausschließt oder ihm den Eintritt verwehren kann, wie sich z. B. alten stiftsmäßigen Adel Niemand geben konnte, der nicht darin geboren war. Ich will aber nicht so weit gehen, daß ein Widerspruch gegen den Eintritt eines Meisters stattfinden soll, der sich qualifizirt hat und unbescholten ist, sondern ich verlange nur den Zwang zu seinem Beitritt. Ich muß darauf zurückkommen, daß ich den Zunftzwang mit dem Schutzzolle identifizire, und zugleich erklären, daß die Gründe, welche der Abgeordnete von Beckerath dagegen angeführt hat, mich nicht überzeugen konnten, daß ich in dieser Vergleichung Unrecht hatte. Der Herr Abgeordnete sieht in dem Schutzzolle den Schutz der Fabriken gegen das Ausland, ich hingegen sehe darin den Schutz gegen die Freiheit der Inländer, da zu kaufen, wo es ihnen am wohlfeilsten und bequemsten scheint, also einen Schutz des Inlandes gegen das Inland. Der Schutzzoll und Zunftzwang legen einem Theil der Bevölkerung zum Vortheil des anderen Opfer auf, nämlich die Verpflichtung, die Waaren theurer zu bezahlen als sonst, um den anderen Theil der Bevölkerung in Brod zu erhalten und zu schützen. Der Schutzzoll hat dabei noch den Nachtheil im Vergleich, daß er im Wesentlichen nur einzelne Fabrikbesitzer bereichert. Das ist aber auch sein einziges Resultat, denn ich habe nie gesehen, daß die Fabrikarbeiter, so glücklich und glänzend uns auch der Abgeordnete Harkort das Loos derselben geschildert hat, große Kapitalien zurückgelegt oder sich bereichert hätten. Ich habe dagegen sehr wohl erlebt, daß ländliche Tagelöhner aus den mir gründlich bekannten Rittergütern der östlichen Provinzen, nachdem sie ihre kräftigsten Jahre durcharbeiteten, im Stande waren, sich eine Kolonistenstelle oder einen kleinen Bauerhof zu kaufen. Auf den Rittergütern der östlichen Provinzen

kenne ich keine Armen, aber ich wünschte wohl, ich könnte dasselbe von den westlichen Fabrikbezirken sagen. Ich behaupte also, der Schutzzoll diene dazu, die Fabrikanten zu bereichern. Der Zunftzwang hingegen soll dazu dienen, von dem ganzen großen Gewerbestande Elend und Anarchie abzuhalten, und ich wünschte, daß wir diese Kategorien von Elend und Anarchie zum Auslande rechnen könnten, gegen welches uns der Abgeordnete von Beckerath so gern schützen will.

Ich kann mich nicht überzeugen, daß wir eines Schutzes gegen die Auswüchse übertriebener inländischer Konkurrenz nicht mit demselben Rechte bedürften, wie eines Schutzes gegen das Ausland. Es ist mir ein überraschender Widerspruch gewesen, daß gerade in den Provinzen, wo die Schutzzöllner heimisch sind, sich die meisten und lebhaftesten Stimmen gegen die Gewerbefreiheit erheben. Ich kann dies unmöglich dem Grunde zuschreiben, daß die Fabrikherren einen ähnlichen Schutz, wie sie auf Kosten der Abnehmer genießen, nicht auch dem Handwerker gönnen sollten. Der Zwang, dessen Ausübung ich verlange, könnte vorzugsweise für den Handwerkerstand selbst drückend sein, aber Sie Alle haben sich aus den Petitionen und aus dem praktischen Leben überzeugen können, daß die Majorität der Handwerker von etwa 5 zu 1 diesen Zunftzwang eingeführt wünscht.

Dem Publikum wird ein Zwang nicht auferlegt, nur eine mit Verbesserung verbundene Vertheuerung mancher Bedürfnisse des Lebens, wenn etwa Innungen sich entschließen, bestimmte Preise für bestimmte Qualitäten festzusetzen. Und ich glaube, wir Alle sind bereit ein Opfer zu bringen, wenn ein so wichtiger, zu unserem staatlichen Bestehen nothwendiger Stand, wie der Handwerkerstand ist, vor dem Verderben geschützt werden kann, namentlich wenn das Opfer in nichts weiter besteht, als in Geld." *)

10. Dezember 1849. **Rede in der Zweiten Kammer in Berlin, betr. das Institut der Rentenbank.**

„Die Rentenbank ist meiner Ansicht nach ein Institut, welches sehr viel mehr Annehmlichkeiten für Schuldner als für Gläubiger bietet. Es läßt sich indeß hoffen, daß diese Annehmlichkeiten auch in weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden, wenn man erst von dem Vorurtheil zurückgekommen sein wird, daß das System der Renten-

*) Es genügt hinzuweisen auf die Reden des Abgeordneten Bismarck in der zweiten Kammer in Berlin bei der Diskussion über den Gesetzentwurf, betr. die Ablösung der Reallasten und die Regulirung der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse am 24. November 1849 (Riedel a. a. O. S. 66 ff.), desgl. am 7. Dezember 1849 in derselben Kammer, betr. die Ablösung der Renten und die Ablösung der Waldservitute (s. Riedel a. a. O. S. 71 ff.). In der ersten Rede überwiegen die politischen Gesichtspunkte die volkswirthschaftlichen; in der zweiten erklärte er die Ablösung der Waldservitute nicht überall für wünschenswerth.

banken nur auf solche Forderungen Anwendung finden könne, die einem Grundstücke gegen ein anderes, nicht auch auf solche, die einer Person gegen eine andere zustehen. Das System der Rentenbanken enthält die von Manchem so lange gesuchte Kunst, den Gläubiger mit seinem eigenen Gelde zu bezahlen; man giebt ihm einen Rentenbrief über eine dem Werth seiner Forderung mehr oder weniger angemessene Summe und berechnet ihm diesen Rentenbrief unter doppeltem Titel, einmal als Entschädigung für die Rente, welche er nicht mehr empfangen soll, und zweitens unter dem Titel des Kaufs, da man ihn nöthigt, durch allmähliche, aber bis zur vollständigen Bezahlung des Nominalwerthes fortgesetzte Abzüge von seinen bisher ihm rechtmäßig zustehenden Revenüen, den Rentenbrief baar und vollständig zu bezahlen, also zu kaufen und sich so mit seinem eigenen Gelde selbst zu entschädigen. Man könnte die Sache wesentlich vereinfachen, indem man den Rentengläubigern sagte, ihr bezieht eure Renten 56 Jahre, oder wie lange, fort, und bleibt es euch überlassen, das Kapital, mit welchem ihr entschädigt werden sollt, selbst zu kapitalisiren und befreit zu sein von der Kuratel der Rentenbanken. Es würde dieser Modus für Diejenigen, welche durch Hypothekenverhältnisse der Disposition über die Rentenbriefe und ihres Baarwerthes beraubt sind, keinen wesentlichen Nachtheil haben, da sie den Kapitalwerth der Rentenbriefe bereits in Hypothekeninstrumenten anticipirt haben. Das Wesentliche der Rentenbriefe bleibt immer, daß die Renten entweder gleich oder nach einer gewissen Zeit aufhören, und daß an ihre Stelle der Zinsgenuß eines Kapitals tritt, welches aus den eigenen Revenüen des Gläubigers allmälich aufgespeichert worden ist und welches ihm von Rechts wegen auch ohnehin schon gehören würde. Man kann nicht wohlfeiler amortisiren, und ich habe deshalb die Hoffnung, daß man die Freiheit des Grundbesitzes auf diesem Wege vollends zur Wahrheit machen werde, indem durch dieses vortreffliche Institut der Grundbesitzer von den sehr lästigen Verpflichtungen, die Zinsen der Pfandbriefe und sonstigen Hypotheken zu bezahlen, befreit wird. Es würde auch die Möglichkeit hierdurch gegeben sein, die Staaten der Neuzeit von dem fressenden Krebsschaden übermäßiger Staatsschulden zu heilen, indem man die Staatsgläubiger in eine Rentenbank aufnimmt." *)

18. Januar 1850. **Rede in der Zweiten Kammer in Berlin, betr. Staatsunterstützung für lokalen Eisenbahnbau.**

„Es ist unzweifelhaft, daß der preußische Staat bei seiner im

*) Man vgl. auch die Reden des Abgeordneten Bismarck-Schönhausen in der Zweiten Kammer in Berlin am 4. Januar 1850 bei Ueberreichung einer Petition über Waldstreubenutzung (Riedel a. a. O. S. 78); desgl. am 15. Januar 1850 über die Grundsteuerausgleichung zwischen den verschiedenen preußischen Provinzen (Riedel a. a. O. S. 78).

Vergleich zu seinem Flächeninhalte und zu seiner Bevölkerung ungewöhnlich gestreckten und zerstückelten Lage mehr als irgend ein anderer das Interesse hat, die leichte Verbindung durch Eisenbahnen zwischen seinem Mittelpunkte und seinen entfernt gelegenen Provinzen herzustellen. Soweit das eben bezeichnete Bedürfniß beim Eisenbahnbau vorwaltet, ist ihm Genüge geschehen durch Vollendung der großen Westbahn von Berlin bis Aachen, ferner durch Herstellung der Bahn bis an die südöstliche oberschlesische Grenze, und dadurch, daß auf Grund eines von uns vor Kurzem gefaßten Beschlusses die letzte der drei großen Richtungen, in denen sich der preußische Staat ausdehnt, in Angriff genommen werden soll, nämlich die Richtung der Ostbahn. Ich kann nicht einsehen, daß ein ähnliches Interesse für die Gesammtheit des preußischen Staats bei der Erbauung der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn obwaltet. Es handelt sich hier um einen lokalen Eisenbahnbau, um die Erweisung einer lokalen Wohlthat für gewisse materielle Interessen. Ich möchte glauben, wenn der Staat überhaupt geneigt ist, dergleichen lokale Wohlthaten aus dem allgemeinen Säckel zu gewähren, daß gerade der jetzige Augenblick ein sehr ungünstiger sein möchte für die Befürwortung eines solchen Unternehmens, ein Augenblick, in dem wir vor Kurzem implizite die Erklärung abgegeben haben, daß der preußische Staat zu arm sei, die von fast allen Seiten und von den Behörden selbst für gerechtfertigt anerkannten Klagen seiner Schullehrer anders zu beantworten, als durch einen Gehaltsabzug unter dem Namen der Klassensteuer, dessen Wiedererstattung durch entsprechende Gehaltsvermehrung einstweilen nur *versprochen* worden ist.

Ich fürchte ferner, daß, wenn wir in diesem einen Falle mit einer Bewilligung nicht kargen, dieser eine Fall dann nichts weiter sein wird, als ein Präzedenzfall, und zwar ein höchst wirksam zu benutzender. Gerade in dieser Gegend, um die es sich handelt, sind alle diejenigen Vorbedingungen, die es möglich machen, eine lokale Eisenbahn aus lokalen Mitteln zu erbauen, im höchsten Grade vorhanden. Die Gegend erfreut sich einer dichten und wohlhabenden Bevölkerung, reicher Kapitalisten, blühender industrieller Etablissements, mehr vielleicht, als irgend eine andere Gegend der Monarchie. Es ist mir nicht verständlich, wie man diese Umstände als Unterstützung dafür anführen kann, daß diese Gegend gerade aus Staatsfonds mit einem so bedeutenden Zuschuß unterstützt werden soll; ich würde umgekehrt einen Grund darin gefunden haben, daß man gerade diesen Distrikt auf die eigene, ihm innewohnende Kraft, sich zu helfen, verweise. Die Hoffnung bei den Interessenten anderer Eisenbahnen möchte noch dadurch erheblich gesteigert werden, daß in anderen Theilen der Monarchie sich unzählige wichtige Orte und Landstriche befinden, die sich noch gar keiner Verbindung, weder durch Eisenbahnen noch durch Chausseen, unter einander erfreuen, während hier

in der Hauptrichtung von Düsseldorf nach Aachen eine Eisenbahn von nur wenigen Meilen Umweg vorhanden ist, so daß also, wenn die Rheinische Eisenbahn sich später ebenfalls einer Garantie erfreuen sollte, die Kammer für die eine Richtung von Düsseldorf nach Aachen eine doppelte Garantie von 2 mal 3 bis $3^1/_2$ Prozent, also von 6—7 Prozent geben wird, wo ich denn doch lieber möchte, daß ein Theil dieser Wohlthat wenigstens anderen, von der Natur weniger begünstigten Distrikten zugewendet würde."

5. Februar 1850. **Rede in der Zweiten Kammer in Berlin, betr. die Einkommensteuer; Höhe ihres Prozentsatzes. Warnung vor einer abschüssigen Finanzpolitik.**

„Der §. 6 des Gesetzes über die Einkommensteuer setzt den Prozentsatz der Einkommensteuer auf 3 Prozent fest. Ich hätte gewünscht, daß er höher gegriffen wäre, und bei einer richtigen Trennung zwischen solchem Einkommen, welches aus Eigenthumsrechten fließt, und solchem, welches sich auf persönliche Leistungen gründet, glaube ich, daß ein höherer Prozentsatz ohne Bedrückung durchzuführen gewesen wäre; gewiß glaube ich, daß wenigstens von der Seite eine Opposition dagegen nicht erhoben worden wäre, welche geneigt ist, ein Einkommen in dem Falle, wenn es von Grund und Boden bezogen wird, mit 10 bis 20 Prozent Steuer zu belegen und unter Umständen, wenn man auf die Hypothekenzinsen Rücksicht nimmt, mit 50 und mehr Prozent. Ich würde geglaubt haben, daß die Regierung den Satz von 3 Prozent wesentlich deshalb veranschlagt hat, um mit einer neuen Steuer zuerst eine Probe zu machen, ohne dieselbe gleich zum vollen Betrage zu veranlagen. Ich finde aber in den Motiven ausgesprochen, daß es nicht die Absicht sei, die Staatseinnahmen durch diese Steuer zu vermehren. Ich hätte umgekehrt gewünscht, daß man deutlich ausgesprochen hätte, daß eine Vermehrung der Staatseinnahmen in allen Zweigen, welche einer Steigerung fähig sind, nothwendig sei, und daß mit dieser Vermehrung bei der Einkommensteuer, weil sie vorzugsweise die Wohlhabenderen trifft, der Anfang gemacht werden solle, daß man aber zur Probe einstweilen nur 3 Prozent erheben wollte. Ich kann nicht glauben, daß es den preußischen Kredit hebt und die preußische Macht fördert, wenn man, anstatt dem zu erwartenden Bedürfniß gegenüber, und rechtzeitig eine Vermehrung der Einnahmen anzubahnen, die letzten Nothpfennige zusammenrafft und ausgiebt, auf die Gefahr, dem Nachfolger die leeren Kassen zu hinterlassen, ohne die Mittel, sie zu füllen. Möge in der preußischen Finanzverwaltung niemals das konstitutionelle Sprichwort zur Richtschnur dienen: après nous le déluge."

18. Februar 1850. **Rede in der Zweiten Kammer in Berlin, betr. die Natur der Grundsteuer; Einführung derselben mit dem Korrelat einer Kapitalsteuer. Die Ungleichheit der Besteuerung des beweglichen und unbeweglichen Vermögens. Die Aufhebung der Grundsteuerbefreiung und die damit zu verbindende Ausgleichung der Steuern.**

„Wenn wir die Grundsteuer als eine Abgabe rein steuerlicher Natur, gerade wie alle übrigen, implizite anerkennen, so schließt dieses Anerkenntniß schon jeden Anspruch auf Entschädigung aus; denn warum für eine gerechte Staatssteuer die Regierung eine Entschädigung geben sollte, sehe ich nicht ein. Ich kann letztere nur dann für gerecht halten, wenn man die Grundsteuer als das betrachtet, was sie nach ihrer jetzigen Einwirkung auf das Vermögen der Betheiligten wirklich ist, als eine Uebertragung eines Theiles des Vermögens des Besteuerten auf den Staat, eine Uebertragung des nutzbaren Eigenthums, ein immerwährendes Passivum, welches an dem Grundstück, das damit belastet wird, durch alle Besitzwechsel hin haften bleibt.

Ich erinnere an die Aeußerung, die ein hoher Beamter der Generalkommission in der Verhandlung über das Agrargesetz that und die schlagender als irgend etwas meine Ansicht bestätigt, daß nämlich zu der Zeit, als den bäuerlichen Besitzern das Eigenthum verliehen wurde, um den Werth der bäuerlichen Stellen und danach die Entschädigung, die den Gutsbesitzern als bisherigen Eigenthümern gebührte, zu berechnen, unter den Reallasten, welche als Passiven von dem Werth der Bauerhöfe in Abzug gebracht, also auf die Entschädigung angerechnet wurden, auch die Grundsteuer mit zum Ansatz kam. Beispiele aus dem täglichen Leben bestätigen meine über die Natur der Grundsteuer ausgesprochene Ansicht; so wird Niemand behaupten, daß derjenige Kapitalist, der ein grundsteuerpflichtiges Gut, welches, ehe er es kauft, mit Grundsteuer belegt war, erwirbt, wirklich Grundsteuer zahlt. Wenn er dieselbe zahlt, wenn er sie nicht bei Anlage seines Vermögens in besteuertem Grundbesitz berücksichtigt hat, so müßte er schlecht rechnen können, und die meisten dieser neuen Erwerber sind Kaufleute. Ich frage ferner, ob die ziemlich zahlreiche Klasse Grundbesitzer, welche Domänenvorwerke angekauft haben und dabei Grundsteuer in partem pretii übernommen haben, anzusehen sind, als ob sie wirklich Steuer zahlten, ob sie nicht vielmehr die Grundsteuer dem Fiskus als einen Theil des Kaufgeldes in Anrechnung gebracht haben.

Diese Beispiele überzeugen mich, daß die Grundsteuer die Natur hat, das Vermögen der davon Betroffenen um ihren Kapitalbetrag zu vermindern, eine Natur, die sie mit keiner anderen Steuer gemein hat. Jede andere Steuer läßt dem davon Betroffenen entweder die Möglichkeit, sein Vermögen aus dem besteuerten Gewerbe herauszuziehen, oder sie läßt

ihm die Freiheit, durch den Aufschlag seiner Produkte sich für die Steuer von seinen Kunden wieder bezahlt zu machen, was bei der Grundsteuer nach der Natur des Getreideverkehrs unmöglich ist. Wenn auf diese Weise die Grundsteuer einer Konfiskation eines Theiles des Vermögens der Grundsteuerpflichtigen zu Gunsten des Fiskus gleichkommt, so glaube ich, wird Niemand bestreiten, daß ihre erste Einführung da, wo sie erfolgt, eine Ungerechtigkeit involvirt; Sie haben daher wenige Beispiele, wo zu Zeiten vollkommen friedlicher Lage der Dinge von dem angestammten Landesherrn eine Grundsteuer ohne Entschädigung auferlegt worden ist; es ist dies meistens oder immer nur in eroberten Provinzen der Fall gewesen. Wenn beispielsweise der Rheinprovinz zur Zeit der französischen Herrschaft eine solche Ungerechtigkeit widerfahren ist, so würden wir unter Umständen darin einen Grund sehen müssen, diese Ungerechtigkeit nach Kräften wieder gut zu machen, und Niemand bedauert es mehr als ich, daß die preußische Regierung im Jahre 1815 sich nicht in der Lage zu finden geglaubt hat, dies zu thun. Aber dasselbe Unrecht anderen Provinzen, die davon noch nicht betroffen sind, zuzufügen, würde mir ganz ebenso wunderbar erscheinen, als wenn wir zur Herstellung der Gleichheit die Kriegsschäden, welche die östlichen Provinzen erlitten haben, die Kontributionen, die sie dem Feinde zahlen mußten, als die westlichen Provinzen nicht zu uns gehörten, durch die Königlichen Truppen in jenen Provinzen wollten beitreiben lassen.

Wenn indessen die Grundsteuer vollkommen die Natur einer anderen Steuer hätte, so könnte ich ihre Einführung nur dann gerechtfertigt finden, wenn sie mit einer allgemeinen Kapitalsteuer Hand in Hand ginge. Ich sehe nicht ein, warum Derjenige, der sein Einkommen aus dem Grundbesitz bezieht, vielleicht mit großer eigener Anstrengung und großem Risiko, da er unter allen Umständen und allen Konjunkturen seinen Gläubigern gerecht werden muß, so viel höher besteuert werden soll, als Derjenige, der ganz bequem durch Couponschneiden oder durch Erhebung von Hypothekenzinsen seine Einnahme in die Tasche bringt. Wenn man eine solche Ungleichheit in der Besteuerung der verschiedenen Vermögensquellen einführen wollte, so hätten wir dies viel kürzer haben können, indem wir bei der allgemeinen Einkommensteuer den Prozentsatz auf 3 Prozent festsetzten, dabei aber den Ausnahmefall aufstellten, daß Derjenige, der sein Einkommen aus dem Grundbesitz bezieht, 13 oder 23 Prozent, oder wie sonst der Prozentsatz angenommen wird, zahlen solle. Wenn diese beiden Ansätze in ein Steuergesetz zusammengefaßt würden, dann würde Jedermann die Ungerechtigkeit in die Augen springen; der Umstand, daß dies auf zwei verschiedenen Seiten der Gesetzsammlung steht, hat wirklich auf das Resultat keinen Einfluß.

Das Prinzip der Gleichheit wird ferner bei dieser Steuer dadurch ver-

letzt, daß sie auf die Verschuldung des Grundbesitzes und also auf das eigentliche Vermögen gar keine Rücksicht nimmt. Warum soll unter vier Erben eines Berliner Hausbesitzers, welcher ein Grundstück im Werthe von 80 000 Rthlr. hinterläßt, Derjenige, der seine 3 Geschwister mit 60 000 Rthlr. abfinden muß, nun von dem ganzen Hauswerth von 80 000 Rthlr. die Grundsteuer und außerdem noch von seinen 20 000 Rthlr. die Einkommensteuer zahlen, während seine Geschwister lediglich von der letzten betroffen werden? Ich glaube nicht, daß diese Art von Besteuerung geeignet sein wird, einem solchen Berliner Hausbesitzer einen lebhaften Begriff von der gleichen Vertheilung der Staatslasten beizubringen.

Es kann Jemand ein Haus besitzen im Werthe von 100 000 Thalern, und er kann dabei ein Vermögen von 10 000 Thalern oder auch eines von einer Million haben. Ein solcher Maßstab für die Veranlagung einer Steuer ist gerade so willkürlich, als wenn man die Menschen nach ihrer Körperlänge besteuern wollte und dem, der nicht so viel hat, als er zahlen soll, eben nimmt, was er hat.

Es ist eine unrichtige Voraussetzung, daß die Aufhebung der Grundsteuerbefreiung nur reiche Leute trifft, vielleicht nur die Parias des 19. Jahrhunderts, die Rittergutsbesitzer. Am härtesten werden gerade unter diesen solche betroffen, die ein mühsam erspartes, oft kleines Kapital als Pächter und Inspektoren erworben haben und in den östlichen Provinzen sich angekauft haben, wo mehr als ein Drittel der Güter im letzten Menschenalter in neue Hände gegangen ist. Diese Leute haben vielleicht leichtsinnig spekulirt, mit 10 000 Rthlr. Angeld Güter von 50—70 000 Rthlr. angekauft, die damaligen sicheren Zeiten ließen ihnen die Hoffnung, durch genaue Einschränkung ihrer eigenen Bedürfnisse und durch Sparsamkeit und Fleiß für ihre Kinder vielleicht ein Auskommen durch Zerschlagung des großen Gutes zu erwerben. Es ist klar, daß das Vermögen dieser Art Leute durch die Grundsteuer ganz und gar verloren geht, wenn dieselbe von einigem Belang sein soll. Ist ferner die Grundsteuer eine von der Gerechtigkeit zu haltende Steuer, so muß mit der Aufhebung der Grundsteuerbefreiung die Ausgleichung der Steuern sofort Hand in Hand gehen, denn es versteht sich von selber, daß die maßlose Verschiedenheit der Besteuerungen eine eben so große Ungerechtigkeit enthält, als die gänzliche Befreiung einzelner Grundstücke. Wenn z. B. für einen Morgen von gleicher Güte a gar nichts bezahlt, b 1 Sgr. und c 10 Sgr., so ist die Ungleichheit zwischen b und c größer als die zwischen a und b, und ich sehe nicht ein, wie man vor der Gerechtigkeit bestehen will, wenn man die Steuerfreiheit ganz aufhebt, ohne zugleich Hand an die Steuerausgleichung zu legen."

12. Februar 1851. **Rede in der Zweiten Kammer in Berlin, betr. die Vortheile der Mahl- und Schlachtsteuer, wie überhaupt der indirekten Steuern; Ausgleichung derselben. Wer trägt die Mahl- und Schlachtsteuer?**

„Wenn ich wenige Gründe für die Mahlsteuer anführe, so geschieht es lediglich deshalb, weil ich von einer so ausgezeichneten Autorität in Finanzsachen, wie der Staatsminister a. D. von Bodelschwingh, welcher längere Zeit die Finanzen des Landes geleitet hat, Gründe habe anführen hören, die mir geeignet scheinen, das allgemeine Vorurtheil, welches gegen die Mahlsteuer herrscht, selbst solchen zu imprimiren, die es früher nicht gehabt haben.

Der Abgeordnete hat angeführt, daß trotz aller Gründe, welche sich für die Mahlsteuer sagen lassen, ihm unzweifelhaft die Vertheuerung des Brotes und der Lebensmittel daraus hervorginge, daß ganze Karawanen herauszögen, um außerhalb der Stadt zu wohlfeileren Preisen einzukaufen.

Ich gebe zu, daß außerhalb Berlins das Mehl wohlfeiler ist, als hier, und daß diejenigen, die außerhalb hingehen und es dort steuerfrei kaufen, im Vergleich zu den übrigen Berlinern, die versteuertes Mehl konsumiren, sich besser stehen. Daraus wird gefolgert, daß die Berliner im Allgemeinen gegen Diejenigen, die unversteuertes Mehl essen und die Klassensteuer bezahlen, benachtheiligt seien. Ein Zahlenverhältniß wurde in der Diskussion erwähnt. Es sollen 51 Groschen bei der Mahlsteuer und 16 in der Klassensteuer auf den Kopf treffen; das macht einen Unterschied von 35 Groschen oder 1 Thaler 5 Groschen.

Bei dieser Berechnung zahlt eine Familie von 5 Köpfen in einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt 5 mal 35 Groschen, also 5 Thaler 25 Groschen mehr, als eine entsprechende Familie auf dem Lande.

Ich kenne von mahlsteuerpflichtigen Städten vorzüglich nur Berlin; da weiß ich, daß der Tagelohn um 5 Groschen durchschnittlich höher steht, als der Tagelohn in klassensteuerpflichtigen Orten der Provinz Brandenburg. Es geht daraus hervor, daß das Haupt einer solchen Familie von 5 Personen im Jahre 60 Thaler mehr verdient, als ein Tagelöhner in entsprechenden Umständen auf dem Lande. Er würde also durch den Mehrverdienst gegen den klassensteuerpflichtigen Tagelöhner auf dem Lande immer noch in einem Vortheil von 54 Thaler 5 Groschen stehen, ein Vortheil, der zum Theil, aber bei weitem nicht ganz dadurch absorbirt wird, daß der Tagelöhner in der Stadt seine übrigen Bedürfnisse ebenfalls theurer zu bezahlen hat, indem er denjenigen Aufschlag noch bezahlt, der von dem Verfertiger oder Lieferanten aller seiner Bedürfnisse auf letztere als Ersatz ausgelegter Mahlsteuer aufgeschlagen wird.

Ich halte die Mahl- und Schlachtsteuer für die leichteste und beste

von allen, die wir erheben, bedaure, daß sie nicht in sämmtlichen Städten der ganzen Monarchie, statt der Klassensteuer, eingeführt worden ist, und ich bin überzeugt, daß diejenigen Städte, welche statt der bisherigen Mahlsteuer eine Klassensteuer eingeführt haben, in wenigen Jahren wieder die Mahlsteuer begehren, und sich die städtischen Behörden überzeugen werden, daß direkte Steuern von einem entsprechenden Ertrage gar nicht zu erheben sind.

Ich kann eine Steuer nicht so schlecht finden, die sich, wie fast alle indirekten Steuern, durch den Lauf mehrerer Jahre zwischen mannigfachen Kontribuablen, ich möchte sagen, in ein wassermäßiges Gleichgewicht gesetzt hat, daß man kaum mit Genauigkeit sagen kann, wer sie trägt, und wer vorzüglich. Ich weiß als Landwirth, wenn der Metzger kommt, um einen Ochsen zu kaufen, so rechnet er mir vor, wie viel Pfund der Ochse hat, was das Pfund gilt, und sagt: so und so viel Steuer muß ich am Thor geben. Die zieht er mir, dem Produzenten, ab; ob er sie nachmals noch einmal dem Konsumenten abzieht, das weiß ich nicht. Jedenfalls geht schon daraus hervor, daß auch die Einwohner der nicht mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Städte einen Theil dieser Steuer zahlen; außerdem muß Jeder, der etwas aus Berlin bezieht, einen Theil der Steuer tragen. Mit dem Rock z. B., den ich anhabe, bezahle ich auch einen Theil Steuer auf die Cerealien, welche die Schneidergesellen verzehrt haben. Selbst dasjenige Beispiel, welches der Abgeordnete Freiherr von Vinke anführte, als er sagte, daß die wohlhabenderen Leute doch nur so viel, als ein Magen tragen kann, an Mehl verzehren könnten, und daß sie nur in anderen Delikatessen, wie Austern und dergleichen, mehr konsumiren würden, muß ich in der Art zu meinen Gunsten heranziehen, daß der Abgeordnete in den Austern, die er in Berlin verzehrt und bezahlt, dem Kaufmann einen, wenn auch nur geringen Theil derjenigen Mahl- und Schlachtsteuer vergütigt, die auf ihn und seine Helfer bei dem Geschäft fällt, und um die er ihm das Produkt theurer verkauft.

Derjenige, der nach den um Berlin liegenden Dörfern geht, um Mehl zu kaufen, macht sich zwar eines Vortheils vor den übrigen Berlinern theilhaftig, alle übrigen Berliner befinden sich aber an und für sich durch die Befreiung von der Klassensteuer in einer bevorzugten Lage, indem die Mahlsteuer von ihnen mit Leichtigkeit auf Andere abgewälzt wird. Die Erfahrung hat gezeigt, daß weder hier, noch in Paris die Aufhebung der Thorsteuer auf Verminderung der Preise gewirkt hat."

13. Februar 1851. **Rede in der Zweiten Kammer in Berlin, betreffend die Gemeindebesteuerung. Empfehlung der Mahl- und Schlachtsteuer.**

„Ich halte es für wünschenswerth, die freie Bewegung der einzelnen Ge-

meinden in der Frage, auf welche Weise sie das auf sie fallende Steuerkontingent aufbringen wollen, möglichst wenig zu behindern. Was der Abgeordnete für Düsseldorf (Graf von Villers) in Bezug auf seine Heimath angeführt hat, daß dort 34000 Rthlr. an Mahl- und Schlachtsteuer gezahlt würden, während eine entsprechende Klassensteuer nur das Drittheil davon aufzubringen vermöge, bestätigt die Ansicht, daß die Mahl- und Schlachtsteuer eine ganz vorzügliche und leichte Steuer ist, indem es der Stadt Düsseldorf meiner Ueberzeugung nach ganz unmöglich sein würde, diesen Betrag im Wege der direkten Besteuerung ohne die schreiendste Ueberbürdung der Einzelnen aufzubringen, während die Stadt die jetzige Steuer unter fortschreitender Prosperität und Zahl der Bevölkerung trägt. Es ist überhaupt bei den Beispielen, die hier der Beurtheilung der Vorzüge der einen oder anderen Steuer zu Grunde gelegt werden, mit Unrecht stets nur auf die Kopfzahl Rücksicht genommen worden, während von Rechts wegen auf die Steuerkraft Rücksicht genommen werden müßte. Der Kopf, der auf den Schultern eines Angehörigen der wohlhabenderen, mittleren oder ärmeren Klassen von Düsseldorf oder Berlin sitzt, hat eine ganz andere durchschnittliche Steuerkraft, als ein Kopf unter den entsprechenden Verhältnissen in Masuren, Pomerellen und anderen armen Landstrichen."*)

*) Im Laufe der Diskussion bemerkte Redner noch, daß er nicht abgeneigt sein würde, für den ersten Passus des Villersschen Amendements zu stimmen, wenn dasselbe die Freiheit der Bewegung nach beiden Seiten bedingte, so daß man auch von der Klassensteuer auf die Mahl- und Schlachtsteuer zurückgehen könnte, „ein Wunsch, der nach meiner Ueberzeugung bei den Städten künftig weit häufiger vorkommen wird, als der umgekehrte, und ich bin nicht so von politischer Parteileidenschaft befangen, daß ich den großen Städten die Wohlthat der Mahl- und Schlachtsteuer unzugänglich machen und dagegen die Einkommensteuer als gerechte Strafe für ihr politisches Verhalten in den letzten Jahren gönnen möchte." — Zu erwähnen sind noch zunächst die Berichte, welche der Abgeordnete Bismarck in der 45. Sitzung der Zweiten Kammer in Berlin am 20. März 1851 Namens der Central-Budget-Kommission über die Verwaltung der Preußischen Bank und den Etat der Seehandlung erstattete. Abgedruckt finden sich die betr. Reden bei Riedel a. a. O. S. 147 ff. u. 150—158. Da Bismarck hier nur im Wesentlichen die Ansicht der Kommission vortrug, für welche er Bericht erstattete, und persönliche Ansichten nicht hinzufügte, so genügt es, auf die gedachte Stelle hinzuweisen.

II. Abschnitt.

Die Gesandtschafts-Periode. 1851—1862.

A.

Frankfurter Bundestags-Gesandtschaft, 1851—1859.

Die Berufung Bismarcks an die preußische Bundestags-Gesandtschaft in Frankfurt a. M. (1851—1859) gab der Beschäftigung desselben mit wirthschaftlichen Fragen eine andere Wendung. Der Redner wird zum Berichterstatter.

Mit besonderer Lebhaftigkeit ergriff der Bundestags-Gesandte die handelspolitische Frage. Es handelte sich in der Hauptsache darum, ob der Zollverein in dem bisherigen Umfange erhalten, oder ein engeres handelspolitisches Verhältniß zwischen Deutschland und Oesterreich geschaffen, mit anderen Worten Preußen die Hegemonie, die es auf wirthschaftlichem Gebiete bisher besaß, entrissen werden. In diese Frage trat Bismarck mit jugendlicher Kraft ein, indem er für die Erhaltung des Zollvereins wirkte, welcher damals auf dem Wege war, sich von den schutzzöllnerischen Tendenzen mehr und mehr zu entfernen. Den Bestrebungen Oesterreichs, welche darauf gerichtet waren, eine Zolleinigung mit Deutschland zu Stande zu bringen, setzte er Widerstand entgegen.

So überreich das Material seiner desfallsigen Berichterstattung ist, so liefert es doch für unseren näheren Zweck nur eine geringe Ausbeute,*) denn der Königliche Bundestags-Gesandte handelt in dieser ganzen Frage nach bestimmten Instruktionen, bei welchen auch hochpolitische Gesichtspunkte eine Rolle spielten. Es liegt hier außerdem einer der bereits oben angedeuteten Fälle vor, wo Bismarck die Politik, d. h. die Erhaltung des preu-

*) Dies der Grund, weshalb ich es für unnöthig halte, die in meinem Werke „Preußen im Bundestag" aufgenommenen einschlägigen Depeschen hier noch einmal abzudrucken; es genügt, wenn ich in den folgenden Noten auf die betr. Aktenstücke hinweise und den Leser in den Stand setze, den Stoff zu übersehen und nach Wunsch tiefer in denselben einzudringen.

sischen Einflusses in Deutschland mittelst des Zollvereins, mehr am Herzen lag, als das wirthschaftliche Band desselben mit seinen Tarifsragen.*)

*) Es kommen in Betracht:

1. die Berichte Bismarcks über die Thätigkeit des sogen. handelspolitischen Ausschusses vom Jahre 1851, welchem die Aufgabe zufiel, die Leitung des Zollvereins Preußen aus den Händen zu winden; Bismarck beschränkte sich hier darauf, jeden Versuch eines Eingriffes in das handelspolitische System Preußens energisch zurückzuweisen. S. Preußen im Bundestag Bd. I Urkunden 6, 18, 20, 22, 24, 33 dazu die Einleitung S. 13 ff. und Bd. IV Urkunden 6, 13, 15, 16, 18.

2. Berichterstattung über Vorgänge auf dem Gebiete der Krisis des Zollvereins, insbesondere über die in Süddeutschland herrschende Stimmung, und die gegen den Fortbestand des Zollvereins gerichteten Machinationen Oesterreichs und der Koalitionsstaaten. Es beziehen sich hierauf:

a) aus Bd. I die Urkunden 17, 18, 22 u. 33 (Handelsvertrag vom 7. September 1851 mit Hannover, österreichische Intriguen gegen den Zollverein), 30 (Stellung Nassaus zu dem Plane eines gesonderten süddeutschen Zollvereins), 35, 39 (Stellung Kurhessens zur Erneuerung der Zollvereinsverträge), 61 (Kongreß der Eisenindustriellen), 63 (Konferenzen der Darmstädter Koalition), 72 (Veröffentlichung der Darmstädter Konvention), 79 (Stimmung in Nassau und Hessen, die Zollfrage in der Presse), 80 (Oesterreich und die Darmstädter Koalition), 85 (Interesse Oesterreichs an einer Zolleinigung), 89 (Oesterreichs Rückzug in der Zollfrage), 97 (Inhalt der Münchener Verabredungen), 100 (Generalbericht über die Bestrebungen, die im Süden für die Erhaltung des Zollvereins vorhandenen Sympathien zu stärken und zur Aeußerung anzuregen), 101 (Agitation gegen den Zollverein mittelst der Ausgleichssteuern auf Wein und Tabak), 102 (Stellung Oesterreichs zur Zollfrage), 106 u. 108 (Zollvereinskrisis in der Pfalz), 112 (bayerische Zollpolitik), 116 u. 119 (Zollkrisis im Großherzogthum Hessen und Herzogthum Nassau), 141 u. 148 (Standpunkt des Herrn von Prokesch zur Zollfrage), 157 (Abschluß der Zollvereinskrisis, politische Fruktifizirung des preußischen Sieges), 82, 93, 94, 95, 100, 104, 108, 110, 116, 119 (Agitation zu Gunsten des Zollvereins mittelst der Presse) und die Einleitung zu Bd. I S. 22;

b) aus Bd. III Urkunde 224 (Bestrebungen Oesterreichs in Bezug auf dessen Aufnahme in den Zollverein, nachtheilige Folgen seines eventuellen Eintritts);

c) aus Bd. IV die Urkunden 14 (Zusammenhang der hannoverschen Verfassungsfrage mit dem Zollvertrag zwischen Preußen und Hannover), 15 (Emanation eines österreichischen Zolltarifs), 16 (Bestrebungen Oesterreichs auf dem Gebiete der Handelspolitik und des Zollvereins, Zollvertrag mit Hannover), 18 (Hannovers Zollanschluß an Preußen, handelspolitische Agitation Oesterreichs), 21 (Vertrauliche Unterredung mit dem Grafen Thun über die Haltung Oesterreichs in der Zollvereinskrisis, die Uebertragung der Zoll- und Handelsgesetzgebung auf den Bund), 24 (die Zollverhandlungen mit den süddeutschen Staaten, Zulassung Oesterreichs zu den Zollkonferenzen, zollpolitische Anträge Bayerns und Sachsens), 28 (Winke für die Behandlung der Mittel- und Kleinstaaten in Bezug auf die Zollvereinskrisis), 37 (Umschwung in Nassau bezüglich der Zollfrage), 39 (die Presse und die Haltung der preußischen Regierung in der Zollvereinskrisis), 40 (Dispositionen Badens in der Zollfrage), 41 (preußenfeindliche Haltung der Koalitionsstaaten, insbesondere von Darmstadt), 42 (die muthmaßliche Haltung Oesterreichs und der Koalitionsstaaten in der Zollvereinskrisis, Bedürfniß Preußens zu einem Festhalten an seiner bisherigen Zollpolitik), 44 (Zollvereinskrisis),

Dagegen kommt das feine Gefühl Bismarcks für wirthschaftliche Fragen in einer Anzahl von Berichten zum Durchbruch, welche rein kommerzielle Fragen betreffen, die er aus freien Stücken zum Gegenstande seiner Erwägungen und Studien gemacht hatte, und wobei die Politik keine Rolle spielte. Es zählen hierher u. A. seine Gedanken und Erörterungen über die zweckmäßige Gestaltung verschiedener Schienenwege in Deutschland, über die Erhöhung der Umlaufsfähigkeit der preußischen Staatspapiere, die Einschränkung schwindlerischer Bank-Unternehmungen u. s. w.**)

46 (politische und kommerzielle Konsequenzen einer Zollunion mit Oesterreich), 47 (Haltung der Koalitionsstaaten in der Zollvereinskrisis), 48 (Zollvereinsnachrichten aus München), 51 (Unterredung mit Herrn von Schele wegen Beilegung der Zollvereins-Differenzen und Vermittlungsanerbieten desselben, Bayerns Haltung in der Zollvereinskrisis), 52 (Aussichten in der Zollfrage), 54 (Verhandlungen mit Oesterreich und den Koalitionsstaaten in der Zollsache, Stand derselben), 65 (Haltung Bayerns in der Zollvereinskrisis).

3. Verhandlungen über die Zollfrage, den Handelsvertrag und die Zolleinigung mit Oesterreich während der außerordentlichen Mission in Wien. Es beziehen sich hierauf:

a) aus Bd. I die Urkunden 75 (Ankunft in Wien), 76 (Hauptbesprechung mit dem Minister-Präsidenten Grafen Buol), 77 (Einladung an das Hoflager in Ofen), 78 (Bericht über den dortigen Aufenthalt), und Einleitung zu Bd. I S. 25;

b) aus Bd. IV die Urkunden 30 (Unterredung mit Graf Buol über die Zollkrisis und die Zollunion), 31 (Aussichten über das Ergebniß der Mission in Bezug auf die Zollfrage, Ansichten des Grafen Platen über die österreichische Zollpolitik), 32 (Anschluß Oldenburgs in der Zollfrage, hannoversche Vorschläge für die Rekonstruktion des Zollvereins, Handelsvertrag und Zollunion mit Oesterreich), 33 (Die Zollvereinskrisis), 34 (Neuerliche Besprechung der handelspolitischen Frage mit dem Grafen Buol), 35 (Die Zollvereinskrisis und die handelspolitische Frage), 36 (Vermittlungsvorschläge des Grafen Platen in der Zollfrage), 37 (Auffassung der Wiener Mission in der Zollfrage).

4. Diverse Angelegenheiten: Luxemburgs Verhältniß zum Zollverein, Bd. I Urkunde 206; Zusammenhang der Verhandlungen, betr. die Ausarbeitung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs mit den Zolleinigungsplänen, bezw. mit der Absicht Oesterreichs, in den Zollverein einzutreten oder ihn zu sprengen und einen österreichischen Zollverein an dessen Stelle zu setzen, Bd. II Urkunde 192, Bd. III Urkunde 18, 31, 37; Plan der Gründung eines Norddeutschen Zollvereins, Bd. IV Urkunde 106; Stellung Mecklenburgs zum Zollverein, Bd. III Urkunde 144; Nothwendigkeit der Schaffung eines Zollparlaments, sowie einer rückhaltslosen Diskussion der preußischen Zollpolitik, die Zuckersteuervorlage, Bd. IV Urkunde 122, 124.

**) Es kommt seine Berichterstattung über folgende Fragen in Betracht:

a) Feststellung allgemeiner Grundsätze in Bezug auf die Heimathsangehörigkeit, Bd. I Urk. 31;

b) Förderung der Herausgabe einer deutschen Bundesstatistik, Bd. I Urk. 179;

c) Eisenbahn-Verhandlungen zwischen Preußen und Nassau, Bd. I Urk. 196, Bd. II Urk. 84; Interesse Preußens an der Erbauung einer rechtsrheinischen Eisenbahn, Bd. II Urk. 84; Bau einer Eisenbahnbrücke bei Straßburg, Vortheil eines Eisenbahn-Rheinübergangs bei Mannheim oder Germersheim, Bd. II Urk. 157; das Eisenbahnprojekt Longwy—Thionville—Metz—Straßburg, kom-

B.
Petersburger Gesandtschaft.
März 1859—Mai 1862.*)

C.
Pariser Gesandtschaft.
Ende Mai 1862—Mitte September 1862.**)

Aus der Petersburger und Pariser Gesandtschaftszeit ist, so lange die betreffenden Depeschen noch unveröffentlicht im Auswärtigen Amt ruhen, nichts zu berichten.

merzielle Nachtheile für Preußen, Bd. I Urk. 227, Bd. II Urk. 72; die Frankfurter Börse und die Rhein-Nahe-Eisenbahn, Bd. IV Urk. 125; Fehlerhaftigkeit der badischen Eisenbahnpolitik, Vernachlässigung der Handelsinteressen von Mannheim, Bd. III Urk. 148; Schutz der preußischen Bahnen bei Gestaltung der luxemburger Eisenbahnfrage, Bd. III Urk. 157;

d) die Wanderfreiheit der Handwerksgesellen, ein Schiedsgericht der Hutmacher, Bedürfniß einer korporativen Verfassung der Handwerker, Bd. I Urk. 198;

e) Gründe der ökonomisch mißlichen Lage der ländlichen Bevölkerung, Bd. I Urk. 215;

f) Stand des preußischen Geldes in Frankfurt a. M., Vermehrung der preußischen Kassenanweisungen, Silberabfluß nach Asien, Bd. IV Urk. 79 u. 83;

g) Antrag und Bestrebungen, betr. die Aufhebung bezw. Einschränkung der öffentlichen Spielbanken in Deutschland, Bd. II Urk. 67, 131, Bd. III Urk. 3;

h) Verhandlungen über die gemeinnützigen Vorschläge Bayerns am Bundestag, betr. das Heimathsrecht, die Auswanderung, die Patententheilung, die Messen, das Münz-, Maaß- und Gewichtswesen, Bd. II Urk. 150;

i) Vorschläge zur Erhöhung der Cirkulationsfähigkeit der preußischen Papiere in Süddeutschland, Bd. III Urk. 50, 65, Bd. IV Urk. 107;

k) Zettelbanken in den Kleinstaaten, Verhinderung der Gründung derselben, Bd. III Urk. 64; Errichtung neuer Credit-Anstalten (credit-mobiliers) in Deutschland, wirthschaftliche Nachtheile solcher Institute, Maßregeln gegen dieselben seitens Preußens, Bd. II Urk. 190;

l) die Taxissche Post, Mißstände ihrer Verwaltung, Nothwendigkeit einer Einwirkung auf dieselbe, Antrag auf Prüfung der gegen dieselbe vorliegenden Beschwerden, Bd. III Urk. 107, 135;

m) der badisch-französische Vertrag über die Waaren-Etiquetten, Bd. III Urk. 148.

*) Aus dieser Periode liegt uns von gedrucktem Material nur ein Brief Bismarcks d. d. Stolpmünde, 15. Sept. 1861 vor, worin der Gesandte den Gedanken der Errichtung eines Zollparlaments ins Auge faßt (abgedruckt bei Hahn, Fürst Bismarck, sein politisches Leben 2c, Bd. I S. 61). Die Gesandschaftsberichte Bismarcks aus dieser Zeit dürften kaum wichtiges Material zur Sache enthalten, da volkswirthschaftliche Fragen von Interesse damals zwischen den beiden Nachbarstaaten nicht in der Schwebe waren.

**) Das in der vorigen Note am Schlusse Gesagte gilt auch für die Pariser Gesandtschaftsperiode. Die einzige wichtige wirthschaftliche Frage, welche Bismarck während seines Pariser Aufenthalts zu erledigen hatte, dürfte den Abschluß des Handels- und Schiffahrtsvertrags mit Frankreich betreffen, für den wir denselben schon bald nach der Uebernahme seines Minister-Portefeuilles eine Lanze brechen sehen.

III. Abschnitt.

Von der Uebernahme des Ministeriums bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes. 1862—1867.

Als Bismarck am 23. September 1862 in das Ministerium eintrat, war die wirthschaftliche und finanzielle Lage des Landes eine so günstige, daß er sich in dieser Beziehung keine Sorge zu machen hatte. Das Land hatte sich bis zum Ablauf des Jahres 1863 der Segnungen des Friedens und ausreichender, zum Theil vorzüglicher Ernten erfreut. Industrie, Gewerbthätigkeit und Verkehr waren in fortschreitender Entwickelung, den Händen fehlte es nicht an lohnender Arbeit. Der Volkswohlstand war in steter Zunahme. Die Steuern und die Abgaben schmälerten das Aufblühen des Wohlstandes nicht; sie hatten trotz der erhöhten Bedürfnisse für das Land seit Jahren keine Steigerung erfahren. Dieselben betrugen im Gegentheil auf den Kopf der Bevölkerung dreimal weniger als in Großbritannien, mehr denn zweimal weniger als in Frankreich und in den Niederlanden, beinahe zweimal weniger als in Belgien, weniger auch als in Oesterreich und Spanien. Dabei war die Finanzlage eine so glänzende, daß die Jahre 1862 und 1863 je einen Ueberschuß von circa 5 Millionen Thalern abwarfen. Im Jahre 1864 war die Finanzlage derartig, daß die Regierung die bedeutenden Kosten des dänischen Krieges aus vorhandenen Mitteln bestreiten konnte. Von da ab datirt das geflügelte Wort eines europäischen Staatsmanns: „Alle Staaten machen Schulden, Preußen führt Krieg und hat noch Geld übrig."

In der Rede zur Eröffnung des Landtags vom 13. Januar 1866 konnte Bismarck betonen, daß die preußischen Finanzen „sich fortdauernd in günstiger Lage befinden", und daß auch die wirthschaftlichen Zustände des Landes im allgemeinen befriedigend seien. Allerdings sei die letzte Ernte theilweis ungenügend ausgefallen, indessen spreche die Frequenz der Eisenbahnen, die Thätigkeit des Bergbaues, die Regsamkeit in den Gewerben und die den arbeitenden Klassen sich bietende Gelegenheit zur Beschäftigung für eine rüstig fortschreitende Entwickelung. Die Kosten des Krieges von 1866 konnten, ohne Belastung des Landes, aus den Staatseinnahmen und vorhandenen Beständen bereit gestellt werden.

Eine äußere Veranlassung, mit wirthschaftlichen Fragen sich eingehend zu beschäftigen, lag also für Bismarck damals nicht vor. Im Uebrigen lag es schon in der Organisation des Staatsministeriums, daß der Minister der auswärtigen Angelegenheiten den Kollegen vom wirthschaftlichen Departement nichts zu befehlen hatte, seine Wünsche vielmehr höchstens in mühevollem Korrespondenzwege an den Mann bringen konnte. Es kommt hinzu, daß Bismarcks umfassendste und schwierigste diplomatische Aktion, die Wiedergewinnung der Herzogthümer, und außerdem der deutsche Krieg in unsere Periode fällt. Daß dem Staatsmann zu intensiver Beschäftigung mit ihm ferne liegenden Fragen wenig Muße blieb, erscheint erklärlich. Nach keiner Richtung also fühlte Bismarck von Haus aus den Beruf, in den wirthschaftlichen Fragen sich in den Vordergrund zu drängen oder hier etwa gar die Leitung und Führung zu übernehmen. Er schloß sich vielmehr im Großen und Ganzen der von den technischen Ressortministern betriebenen Wirthschaftspolitik rückhaltslos an.

Eine ausgeprägte Richtung hatte dieselbe in dieser Periode (1862—1867) blos in handelspolitischer Beziehung. Der Freihandel zog siegreich durch das Land*), und auch Bismarck schloß sich dieser vom Zeitgeist getragenen Bewegung an. So ziemlich Alles, was sich in Preußen zu den Aufgeklärten rechnete, huldigte damals dem Freihandel, dem man das Aufblühen der Industrie und des Handels zuschrieb. Im Abgeordnetenhause hatte sich um seine Fahne eine mächtige Partei gruppirt, die hervorragende Männer zu den ihrigen zählte; die Stimme der Seestädte, die in Berlin wohl gehört wurde, gravitirte nach derselben Richtung; in den Ministerien waren alle wichtigen Stellen von Gegnern der schutzzöllnerischen Richtung besetzt. Die öffentliche Meinung war so stark beeinflußt, daß an ein Schwimmen gegen den Strom bei dem leitenden Staatsmann nicht zu denken war. Noch stärker aber wirkte ein politischer Faktor, die Frage des Handelsvertrags mit Frankreich, zu dessen Durchsetzung Bismarck im Herrenhause am 2. Oktober 1862 eine Rede hielt. Als demselben im Jahre 1879

*) Die freihändlerische Reform des Zolltarifs äußerte sich in dem sogleich erwähnten Handelsvertrag mit Frankreich und in den Gesetzen vom 1. Mai und 17. Juni 1865, betr. die Abänderung des Zolltarifgesetzes (Preuß. Ges.-Samml. S. 209 u. 558). Das erstgenannte Gesetz generalisirte die in dem Handelsvertrag mit Frankreich enthaltenen Zollermäßigungen, enthielt aber auch noch weitere Aenderungen des Tarifs theils formeller Natur, theils sachlicher Art, veranlaßt durch den Wunsch, die bei der Tarifreform leitend gewesenen freihändlerischen Gesichtspunkte hier und da konsequenter durchzuführen. Durch das zweite Gesetz wurden die durch den Handelsvertrag mit Oesterreich vom 11. April 1865 für den unmittelbaren Uebergang aus dem freien Verkehr Oesterreichs in das Gebiet des Zollvereins vereinbarten Zollbefreiungen und Zollermäßigungen für den Waareneingang über die Grenze gegen alle anderen Staaten in Wirksamkeit gesetzt, und außerdem noch für einzelne Artikel Zollfreiheit bewilligt.

von einem fortschrittlichen Abgeordneten im Hinblick auf diese für den Freihandel eintretende Rede Systemlosigkeit vorgeworfen wurde*), verwahrte sich Bismarck gegen diesen Angriff; denn einmal sei der französische Handelsvertrag schon vor seinem Eintritt in das Ministerium (am 2. August 1862) abgeschlossen worden, und dann sei es nach den damaligen, von Bismarck erst Ende der siebziger Jahre durchbrochenen Traditionen nicht die Sache des auswärtigen Ministers gewesen, „sich mit Handelsverträgen zu beschäftigen und Einfluß auf Tarifpositionen zu üben". Seine Aufgabe sei damals eine lediglich politische gewesen, Oesterreichs Hegemonie in Deutschland zu bekämpfen und seinen Agitationen gegen den Zollverein entgegenzuarbeiten, und in diesem Kampfe sei ihm der französische Handelsvertrag die erwünschteste Waffe gewesen, die er sich habe denken können. Er (Bismarck) habe damals von wirthschaftlichen Dingen wohl gesprochen bezw. nach Lage der Verhältnisse sprechen müssen, wirthschaftliche Tendenzen habe er damals aber noch nicht verfolgt. „Ich will nur" — so schloß der Reichskanzler seine Ausführungen — „die Thatsache klarstellen, daß der Herr Abgeordnete Richter aus Allem, was ich etwa bis zur Herstellung des Norddeutschen Bundes gethan habe, bis ich Bundeskanzler wurde, gar keine Verantwortlichkeit für das System, von dem ich annehme, daß es sich nicht bewährt hat, für mich ableiten kann."

Die Seele der preußischen Handelspolitik war schon damals Delbrück, zu dieser Zeit noch Geheimer Regierungsrath, seit 1864 Direktor im preußischen Handelsministerium. Die meisten handelspolitischen Akte, welche die preußische Staatskanzlei in unserer Periode verließen, werden auf ihn zurückzuführen sein, wenn auch die formelle Fertigung mitunter anderen Händen, besonders dem im Ministerium des Auswärtigen beschäftigten

*) Vgl. die Reichstagsverhandlungen vom 21. Februar 1879. — Ebensowenig lassen sich Schlüsse für die damaligen wirthschaftlichen Tendenzen Bismarcks ziehen aus dessen Rede im Abgeordnetenhause am 31. März 1863 bei Empfehlung der am 28. März 1863 mit Belgien abgeschlossenen handelspolitischen Vereinbarungen, oder aus seiner Rede am 13. Oktober 1862 beim Schlusse des Landtags, woselbst es u. A. heißt: „Unter den vorgelegten Verträgen ist der mit Frankreich abgeschlossene Handels- und Schiffahrtsvertrag von hervorragender Wichtigkeit. In der einmüthigen Zustimmung, welche Sie demselben, sowie dem Gesetze über die Eingangs- und Ausgangsabgaben ertheilt haben, erkennt die Regierung Sr. Majestät des Königs eine Bürgschaft dafür, daß die wirthschaftlichen Grundsätze, auf welchen der Vertrag beruht, fortan die Grundlage der Handelspolitik Preußens bilden werden. Diese in der Nothwendigkeit der Entwickelung des freien Verkehrs begründete Politik ist dem preußischen Staate durch seine Interessen und seine Traditionen vorgezeichnet, und auch von einem Theile seiner Zollverbündeten, als dem Bedürfnisse des gesammten Zollvereins entsprechend, bereits anerkannt." Diese Rede hatte Bismarck sicherlich nicht zum Verfasser; der betreffende Abschnitt ist demselben aus dem Handelsministerium zur Aufnahme in den Landtagsabschied übersandt worden.

Herrn v. Philipsborn anvertraut war. Gingen die betreffenden Vorschläge im Laufe der Verhandlungen an fremde Höfe bezw. an die Gesandten Preußens im Auslande, so zeichnete wohl der Minister der auswärtigen Angelegenheiten die Depeschen, dies war indessen mehr ein formeller Akt; das geistige Eigenthum an jenen Aktenstücken steht nicht Bismarck sondern Delbrück zu.*)

Für Steuer- und Finanzsachen hat sich der Ministerpräsident allerdings schon damals interessirt; die betreffenden Aktenstücke sind aber noch nicht veröffentlicht. Ebenso beschäftigt ihn schon dazumal die Arbeiterfrage. Dieselbe war im Jahre 1864 in Fluß gekommen, theils durch den Nothstand der Weber im schlesischen Gebirge, theils durch die Agitation Lassalles, dessen Streben dahin ging, durch den Staat und durch die Staatsregierung eine Verbesserung des Looses der Arbeiter zu erreichen. Bismarck erkannte sofort die der Arbeiterfrage innewohnende Wichtigkeit und wendete der Befriedigung der wirklichen Bedürfnisse des Arbeiterstandes volle Aufmerksamkeit zu. Er trat Lassalle näher, um dessen Ziele und Absichten aus eigenem Munde zu vernehmen, befürwortete bei dem König versuchsweise die Grün-

*) Dieselben beschäftigen sich mit der Rekonstruktion des Zollvereins, mit den Kämpfen für das Inkrafttreten des französischen Handelsvertrags, mit den Zollkonferenzen und mit der Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses zwischen dem Zollverein und Oesterreich bezw. anderen Staaten. Manche dieser Depeschen Bismarcks sind bereits publicirt, so:

1. der Erlaß vom 12. November 1862 an den preußischen Gesandten in Stuttgart, betr. den Handelsvertrag mit Frankreich, Staatsarchiv Bd. III S. 423;
2. sein Schreiben an den preußischen Gesandten in München vom 12. November 1862, betr. die Haltung Bayerns gegenüber dem Handelsvertrag mit Frankreich, a. a. O. Bd. III S. 424;
3. sein Schreiben an den Königl. bayerischen Gesandten in Berlin vom 13. November 1862, betr. den Zusammentritt der XV. General-Zollkonferenz, a. a. O. S. 424;
4. sein Erlaß vom 18. November 1862 an den preußischen Gesandten in Darmstadt, betr. den Handelsvertrag mit Frankreich, abgedruckt in der preußischen Stern-Zeitung vom 22. November 1862 Nr. 546;
5. sein Erlaß an den preußischen Gesandten in München vom 27. Januar 1863, betr. die Anwort auf die bayerische Depesche vom 31. Dezember 1862 in Sachen des Handelsvertrags mit Frankreich, Staatsarchiv Bd. IX S. 248;
6. sein Schreiben an den Königlichen Gesandten in Wien d. d. Schönbrunn den 25. August 1864, betr. die Handelsvertragsverhandlungen zwischen Oesterreich und dem Zollverein, Staatsarchiv Bd. IX S. 264;
7. sein Schreiben an die Vertreter bei den Zollvereins-Regierungen vom 31. Mai 1865, betr. die Handelsverhältnisse gegenüber Italien und die Anerkennung des Königreichs Italien, Staatsarchiv Bd. IX S. 267.

Die Zahl der noch nicht publicirten einschlägigen handelspolitischen Depeschen Bismarcks ist groß; durch Wiedergabe derselben würde unser Werk ebenso sehr anschwellen, als uns vom Ziele abführen. Sie gehören in eine Geschichte der damaligen Handelspolitik, nicht in ein Bild von der Wirthschaftspolitik Bismarcks.

dung aus öffentlichen Mitteln unterstützter Produktiv-Genossenschaften und ließ im Abgeordnetenhause durch die ihm nahestehenden konservativen Abgeordneten Wagener und von Blankenburg den Grundsatz proklamiren, daß nur das Königthum in Preußen dazu berufen und auch dazu im Stande sei, unparteiisch über allen Parteien und über allen Gesellschaftsklassen der Bevölkerung stehend, die gegenseitigen Ansprüche ruhig und billig abzuwägen und in gehöriger Weise zu befriedigen.

Beachtung verdient besonders der Umstand, daß Bismarck schon damals den Gedanken ins Auge faßte, das Loos der alten, invalide gewordenen Arbeiter durch Errichtung von Pensionskassen zu bessern.

Im Handelsministerium wurde damals der durch Lassalle, Bucher und Wagener und außerdem auch durch politische Erwägungen beeinflußte staatssozialistische Standpunkt Bismarcks nicht ohne Aengstlichkeit betrachtet. Dem Handelsminister Graf Itzenplitz wäre der Verkehr mit Lassalle ein Gräuel gewesen; in den aus seinem Ministerium stammenden offiziösen Preßartikeln wurde denn auch das Treiben und Sinnen desselben geradezu als ein „revolutionäres" hingestellt (Provinzial-Correspondenz vom 15. Februar 1865). Man glaubte sich in den dortigen Büreaus bereits zu sehr hoher Unparteilichkeit aufzuschwingen, wenn man zugestand, „daß die Arbeiter gegenüber den Arbeitgebern nicht durchaus rechtlos seien." Auf keinen Fall dürfe aber — so wurde weiter argumentirt — unter den Arbeitern der Wahn Fuß fassen, „als könne der Staat durch irgend welche gesetzliche Bestimmungen oder durch Verwaltungs-Anordnungen den Nothständen abhelfen, welche mit den Bedingungen der Arbeit überhaupt und mit dem in der Weltordnung begründeten Unterschied von Arm und Reich zusammenhängen. Die Regierung würde eine schwere Schuld auf sich laden, wenn sie in dieser Beziehung durch ihr Vorgehen den Arbeiterstand zu unbegründeten Hoffnungen verleitete". Die Ohnmacht des Staats auf diesem Gebiete war also von der Regierung ziemlich offen verkündet. Daß es dem Minister des Aeußern, dem Diplomaten vorbehalten blieb, mit diesem, vor jedem staatssozialpolitischen Gedanken ängstlich zurückschreckenden System zu brechen, ist gewiß ein seltsamer Vorgang.

Brauchen wir noch daran zu erinnern, welch unvergleichlich einschneidende wirthschaftliche Veränderungen Deutschland der von zwei siegreichen Kämpfen begleiteten Staatskunst Bismarcks gerade in unserer Periode verdankt? Denken wir an den Beitritt Schleswig-Holsteins zum Zollverein, an die Verschmelzung des dortigen Verkehrswesens mit Preußen, an die Grundlagen zur späteren Errichtung des Nord-Ostsee-Kanals*), an die Be-

*) In einem Erlasse an den Königlichen Botschafter in Wien d. d. 22. Februar 1865 (abgedruckt im Staatsarchiv Bd. VIII S. 388) findet man die Bedingungen zusammengefaßt, welche Bismarck Oesterreich gegenüber aufstellte in Bezug auf den

stimmungen in den Friedensverträgen von 1866 zwischen Preußen und den süddeutschen Staaten und Oesterreich, betreffend neue Eisenbahnanschlüsse, die einheitliche Gestaltung des Post- und Telegraphenwesens und die Schaffung einer neuen unkündbaren wirthschaftlichen Gemeinschaft für einen großen Theil von Deutschland durch die Rekonstruktion und Reform des Zollvereins. Fast ist man versucht zu sagen, Bismarck operire behufs Erreichung seiner volkswirthschaftlichen Ziele, wo es sich schickt, mit Worten und mit der Feder, wo es aber Noth thut, mit Blut und Eisen.

Was in diesem Abschnitte (1862—1867) an Material zur Verfügung steht, ist nicht nennenswerth, aber auch lange nicht erschöpfend. Man hofft in einer späteren Auflage im Stande zu sein, dem Leser die einschlägige, bisher noch unveröffentlichte Korrespondenz Bismarcks unterbreiten zu können; dieselbe umfaßt unter Anderem drei auf die sociale Frage Bezug habende Aktenstücke, worauf Bismarck ebenso stolz sein darf als auf den in „Preußen im Bundestag" aufgenommenen „Prachtbericht" und das in derselben Urkunden-Sammlung enthaltene, zur Berühmtheit gelangte „kleine Buch" desselben. Mit diesem Vorbehalte lassen wir nunmehr die uns zur Verfügung stehenden Fragmente folgen.

Ende Nov. 1862. Bismarck weist in einem an die Mitglieder des Staatsministeriums gerichteten Schreiben darauf hin, wie wünschenswerth es sei, den alten Tagen invalider Arbeiter durch Errichtung von Pensionskassen zu Hülfe zu kommen. Gleichzeitig bringt derselbe in Anregung, ob die großen Kommunalverbände, namentlich die Kreise, die erwähnte sociale Aufgabe nicht in die Hand nehmen könnten.*)

Beitritt Schleswig-Holsteins zum Zollverein, den Nord-Ostsee-Kanal und die Verschmelzung des schleswig-holsteinischen Verkehrwesens mit Preußen. Auch die von Bismarck unterm 14. August 1865 abgeschlossene Konvention von Gastein enthielt einschlägige Bestimmungen, sowie über den Bau einer Bahn von Lübeck über Kiel nach der schleswigschen Grenze.

*) Das Deutsche Tageblatt, welches um die Zeit des fünfundzwanzigjährigen Minister-Jubiläums Bismarcks an den obigen Vorgang erinnerte, bemerkte in Bezug auf das Schicksal des Projekts: „Man begreift, daß damals die Sache ad acta gelegt wurde. Vom 18. bis 25. November 1862 hatte ein Arbeiterkongreß in Leipzig getagt und sich mit der Errichtung von Invalidenkassen beschäftigt. Der preußische Ministerpräsident nahm sofort die Sache in die Hand, aber die Zeit war dazu noch nicht reif. Es drängten andere Aufgaben. Gleichwohl ließ weder der Verfassungskonflikt, noch die deutsche Frage, noch der dänische Krieg bei Herrn von Bismarck die sozialpolitischen Reformgedanken schlummern. Aus der Wilhelmstraße gingen zahlreiche Broschüren hervor, in denen der „Nachtwächterstaat" des damals nicht blos wirthschaftlich dominirenden Schulze-Delitzsch zum ersten Male unter nicht sozialdemokratischen Händen in geistreicher Weise persiflirt wurde. Erst der österreichische Krieg machte diesem literarischen Feldzug ein Ende." Auf die erste Anregung von Arbeiter-Pensionskassen durch Bismarck im Jahre 1862 hat auch bereits der Geh. Rath Jacobi in Liegnitz im Liegnitzer Stadtblatt vom 13. Okt. 1878 hingewiesen.

1. März 1863. Schreiben an die Vorsteher der Kaufmannschaft in Stettin, betr. Bemühungen um die bessere Gestaltung der Handels- und Verkehrsverhältnisse an der russischen Grenze.*)

31. Juni 1865. Schreiben an die Nautische Gesellschaft in Stettin, betr. die Anlegung des Nord-Ostsee-Kanals.**) (Mittheilung der Bedenken gegen die Wahl der Linie Eckernförde—Husum.)

15. Februar 1865. **Abgeordnetenhausrede, betr. die Arbeiterlohn-Verhältnisse, Arbeiter-Entlassungen und Maßregeln zur Besserung des Looses derselben.*****) [Eingehende Würdigung der Petition der Weber von Wüstegiersdorf im Kreise Waldenburg. Unbegründetheit ihrer Klagen in Betreff der Lohnverhältnisse, Erklärung der Ursachen der niedrigeren Löhne. Berechtigung von Lohnabzügen unter gewissen Umständen; Analyse der ferneren Beschwerdepunkte der Arbeiter.]

„Die Leute sind im Irrthume über die Quelle ihrer Leiden. Sie suchen sie in der speziellen Verfassung der Fabrik, in der sie arbeiten; ihr Horizont reicht vielleicht nicht überall weit genug, um zu erkennen, daß ihre Entbehrungen vielmehr das Resultat der sozialen Lage sind, in der sich der Arbeiterstand überhaupt befindet. Aber ich frage,

*) Abgedruckt im preuß. Staatsanzeiger 1863 S. 410. Bismarck versicherte hier der erwähnten Handelskorporation, daß er die großen Handelsinteressen, die von der Insurrektion in Polen gefährdet wurden, wohl würdige und daß er sowohl als Gesandter in Petersburg als auch jetzt als Minister bestrebt sei, auf eine Besserung der Handels- und Grenzverhältnisse an der russischen Grenze nach Kräften hinzuwirken. Kurze Zeit später (22. Juli 1863) berichtete die Prov.-Correspondenz über Verhandlungen zwischen Preußen und Rußland in Betreff eines abzuschließenden Handelsvertrags. — 22. Apr. 1863. Bemerkungen Bismarcks im Abgeordnetenhause, betr. die verkehrspolitische Wichtigkeit der Regulirung der Elbzölle.

**) Abgedruckt in der Stettiner Zeitung vom 17. Febr. 1865 Nr. 82. Bismarck lag das Projekt so sehr am Herzen, daß er, und zwar bereits ein Jahr früher, sich alle Mühe gab, auch den Kaiser Napolon für dasselbe zu gewinnen.

***) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Februar 1865 hatte Bismarck mit Befriedigung anerkannt, daß die Beschwerden, welche von Seiten der Arbeiter von Wüstegiersdorf ꝛc. nicht gegen die allgemeinen Leiden ihrer Lage, sondern gegen die Fabrik, in der sie beschäftigt werden, speziell gerichtet waren, sich größtentheils als grundlos erwiesen hatten, und daß in der Reichenheimschen Fabrik in wohlwollender Weise für die Arbeiter gesorgt worden sei. Bei Fortsetzung der Diskussion am 11. Februar ging der Abgeordnete Reichenheim, weil der Ministerpräsident erklärt hatte, die Beschwerden der Arbeiter hätten sich nur „größtentheils" als grundlos erwiesen, auf die Waldenburger Angelegenheit näher ein. Er erzählte u. A., daß die Deputation, nachdem der Minister des Innern deren Einführung bei dem Könige abgelehnt habe, durch den Ministerpräsidenten bei Sr. Majestät vorgestellt worden sei. „Damit", sagte er, „sollte der politische Puff gemacht werden, und zu diesem politischen Puff hat man Se. Majestät, die Majestät des Königsthums gemißbraucht." Endlich rügte der Abgeordnete, daß dieser Deputation aus der Königlichen Chatulle 12 000 Thlr. zur Begründung einer Association verabreicht worden seien.

mit welchem Rechte hatte ich diesen Leuten den Weg zum Throne versperren sollen? Es scheint fast, als ob die Krone einer Rechtfertigung bedürfe, wenn sie der Stimme des Armen ihr Ohr leiht. Die Könige von Preußen sind niemals Könige der Reichen vorzugsweise gewesen; schon Friedrich der Große als Kronprinz sagte: „Quand je serai roi, je serai un vrai roi des gueux", ein König der „Geusen". Er nahm sich den Schutz der Armuth vor. Dieser Grundsatz ist von unseren Königen auch in der Folgezeit bethätigt worden. An ihrem Throne hat dasjenige Leiden stets Zuflucht und Gehör gefunden, welches entstand in Lagen, wo das geschriebene Gesetz in Widerspruch gerieth mit dem natürlichen Menschenrecht. Unsere Könige haben die Emanzipation der Leibeigenen herbeigeführt, sie haben einen blühenden Bauernstand geschaffen; es ist möglich, daß es ihnen auch gelingen werde — das ernste Bestreben dazu ist vorhanden — zur Verbesserung der Lage der Arbeiter etwas beizutragen. Der Weg, den Klagen der Arbeiter den Zugang zum Throne zu verschließen, wäre meines Erachtens nicht der rechte, und ich habe nicht den Beruf dazu.

Jedenfalls schließe ich daraus, wenn 200 Arbeiter in einer Fabrik sich dazu gedrängt fühlten — trotz der Uebel, die sie davon in ihrer häuslichen Lage erwarten, — mit dem vorgetragenen Nothschrei vor dem Throne zu erscheinen, daß hier doch eine Aufgabe vorliegt, die der Mühe lohnt, daß die Gesetzgebung ihr näher trete.

Ich sollte glauben, das es Dank verdient, wenn ein mächtiger Monarch mit eigenen Opfern, Angesichts einer großen und schweren Zeitfrage, es versucht, sich durch eigene Erfahrung darüber zu belehren, welches die Bedingungen des Gedeihens einer Produktiv-Association sind, und an welchen Klippen dieselbe bei uns zu Lande am leichtesten zu scheitern Gefahr läuft. In diesem Sinne hat Se. Majestät der König, in wahrhaft Königlicher und großherziger Weise Seine Wohlthat den Webern in Waldenburg und in anderen Bezirken zugewendet. Sein Rathgeber war ich, und ich glaube, keinen schlechten Rath gegeben zu haben."

7. April 1865. Abgeordnetenhausrede, betr. die Handelsbeziehungen mit Rußland. Ausdruck des Wunsches nach lebhafterer Entwickelung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Rußland. Bezeichnung des russischen schutzzollnerischen Merkantil-Systems als ein „fehlerhaftes".*)

*) Bemerkungen Bismarcks über die Förderung des deutschen Handels in Italien und den Handelsvertrag mit diesem Staate in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. Mai 1865; desgl. über die Schutzlosigkeit des preußischen Handels in Ermangelung einer Flotte; über die Rekonstruktion des Zollvereins und die Möglichkeit eines von Preußen gesonderten Zollvereins in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Juni 1865; ein Schreiben desselben an die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft, betr. die Beseitigung der auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn zur Erhebung

April 1866. Auf das Werk des Berliner Privatdozenten Dr. Dühring: „Die kritische Grundlegung der Volkswirthschaftslehre" aufmerksam gemacht,*) läßt Bismarck denselben durch den Geh. Rath Wagener ersuchen, zwei Denkschriften abzufassen; die eine über die Bedingungen, unter denen sich seitens des Staates und in einem gewissen Maß auch mit Staatsmitteln für die Arbeiter etwas thun läßt, die zweite über die Art und Weise, wie der Kreditnoth des Grundbesitzes durch Organisationsänderungen und Neuschöpfungen im Gebiete des Realkredits abzuhelfen sei. Die „soziale Denkschrift" sei sehr eilig, da die praktischen Maßregeln in dieser Richtung energisch betrieben werden müßten.**)

25. Febr. 1867. Abgeordnetenhausrede über verschiedene handelspolitische Verhältnisse zu Rußland.***)

Ausdruck der Hoffnung, durch Aufklärung und Entgegenkommen die russische Regierung der Freihandelspolitik geneigter zu machen, „und dieselbe von der Richtigkeit unserer Prinzipien und von den schädlichen Folgen der dortigen zu überzeugen."†)

kommenden Durchgangsabgabe, abgedruckt in der Norddeutschen Allgem. Zeitung vom 7. Januar 1866 Nr. 5.

*) Der Ministerpräsident fand, Dühring habe in einem Kapitel über Kredit eine neue Auffassung entwickelt, und es schien ihm dessen Stellung zum Realkredit beachtenswerth.

**) Dührings Auffassung findet sich niedergelegt in der Denkschrift über die wirthschaftlichen Associationen und sozialen Koalitionen von Hermann Wagener, Kgl. preuß. Geh. Reg.-Rath und vortragender Rath im Staatsministerium. Neuschönefeld bei Leipzig. Thust 1867. Die Drucklegung der Denkschrift erfolgte mit Genehmigung Bismarcks. Am 9. Juni 1866 erhielt Dr. Dühring durch den Geh. Rath Wagener eine an Bismarck gerichtete Petition von Berliner Grundbesitzern zur gutachtlichen Aeußerung, welche sich auch auf die Erfahrungen erstrecken sollte, die man mit dem amerikanischen Papiergelde gemacht hatte. — Wegen des Interesses Bismarcks an der Gründung der Darlehnskassen vor Ausbruch des Krieges mit Oesterreich zur Verhütung einer Erschütterung des Kredits, s. die Prov.-Correspondenz v. 3. Okt. 1866 und Bemerkungen Bismarcks hierüber im Reichstag am 21. April 1868.

***) Zu Eingang der Rede verbreitete sich Bismarck über die unbefriedigende Lage des Grenzverkehrs mit Rußland. Folgen Bemerkungen über den Vertrag zwischen Preußen und Rußland vom 3. Mai 1815, welcher sich eine Zolleinheit des ehemaligen Polens von 1772 dachte, und den Bismarck für unausführbar erklärte, desgl. Bemerkungen über die demnächst Rußland abgerungenen concessions définitives, über den Preisunterschied der Grundstücke diesseits und jenseits der Grenze (in Preußen der Morgen guter Boden 80 Thlr., jenseits der Grenze 20—25 Rubel), über die beklagenswerthen Erschwerungen im russischen Reiseverkehr, über die Schädigung der dortigen Zolleingänge — um 30 bis 40 Millionen jährlich — in Folge des in der Höhe der Zölle liegenden Reizes zum Schmuggel, über die Opportunität des Abschlusses eines Zollkartells mit Rußland, die Besteuerung der Juden, über den Chausseezoll und die Brücke bei Wloclawek; die unregelmäßige Abgabe daselbst treffe nicht den deutschen, sondern den russisch-polnischen Holzhandel, die Unterthanen Rußlands oberhalb der Brücke von Wloclawek; dies hinderte nicht Bismarcks Bedauern, „daß nicht ein Verständniß erzielt werden kann, vermöge dessen ein freier Verkehr zwischen den beiden, durch die natürliche Wasserverbindung auf einander angewiesenen Provinzen stattfinden würde."

†) In Betreff der Aussicht auf Besserung des Grenz- und Handelsverkehrs mit Rußland vgl. auch die Reden Bismarcks im Abgeordnetenhaus am 9. Dezember 1867 und im Reichstag am 9. Juni 1873.

IV. Abschnitt.

Von Gründung des Norddeutschen Bundes bis zum Rücktritt Delbrücks. 1867 bis Mai 1876.

Mit Herstellung des Norddeutschen Bundes hatte sich die staatsrechtliche Stellung Bismarcks von Grund aus verändert. Aus dem preußischen Ministerpräsidenten, der sich gezwungen sah, durch Bitten, Ueberreden, langwierige Korrespondenzen und Beschwerden beim gesammten Staatsministerium einen Einfluß auf das fremde Ressort zu erkämpfen, und der die Erfahrung machen mußte, daß schließlich unter Umständen die Bemühungen um die beste Sache trotzdem im Sande verliefen, und daß nichts resultirte als das Gefühl der eigenen Ohnmacht, war auf einmal ein mit voller Verantwortlichkeit und mit nahezu unbeschränkter Machtbefugniß ausgerüsteter Bundeskanzler hervorgegangen, dem eine Verfassung zur Seite stand, die er sich auf den Leib geschrieben hatte. Im Bunde war für Friktionen eigentlich kein Raum; dieselben zogen sich auf andere Sphären (preußisches Staatsministerium) zurück. Für die nach Herstellung des Norddeutschen Bundes eingeschlagene Wirthschaftspolitik hat denn auch Bismarck die formelle und zwar ausschließliche Verantwortung ausdrücklich zugestanden.*)

Eine andere Frage ist die, welchen Antheil der Fürst *materiell* an der demnächst eingeschlagenen Wirthschaftspolitik genommen hat, ob er hierbei ganz seinen eigenen Gedanken folgte und die Initiative sich in vollem Maße vorbehielt, wozu er ja vollkommen berechtigt war, oder ob er die Leitung der Politik Männern überließ, zu denen er das Vertrauen hatte, daß sie die Verwaltung im großen Ganzen in der Richtung des Stroms führen würden, den das politische Leben nach der augenblicklichen Richtung des

*) Reichstagssitzung vom 21. Februar 1879. Speziell wegen der dem Reichstag vorgeschlagenen Branntweinsteuer s. d. Rede des Bundeskanzlers vom 26. April 1869. Darüber, daß dem Kanzler deshalb nicht die Verantwortung für alle Einzelheiten der Verwaltung zugemuthet werden könne, s. d. Reichstagsrede desselben vom 1. Dezember 1874.

deutschen Geistes verlangte; oder, ob er endlich eine Wirthschaftspolitik acceptirte, die er zwar im Innersten seines Herzens nicht immer theilte, der er aber gleichwohl ihren Gang ließ, weil er sich nicht anmaßen wollte, als Laie ein größeres Verständniß in der Sache zu besitzen, als die an der Spitze der Verwaltung stehenden Autoritäten.

Bevor wir zur Untersuchung dieser Frage gehen, sind wiederum die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse unserer Periode ins Auge zu fassen; sie geben den Schlüssel zum Verständniß der Wandlungen, welche sich in der wirthschaftlichen Anschauungsweise des Kanzlers zu Delbrücks Zeiten vollzogen haben.

Das Jahr 1867 brachte den Nothstand in Ostpreußen und sonst, veranlaßt durch die allgemeine politische Lage, Stockungen im Verkehr. Das Jahr 1868 war gleichfalls noch ein Zeitabschnitt mühevoller und theilweise sorgenvoller Entwickelung. Erst Mitte 1869 trat der erwünschte wirthschaftliche Aufschwung ein. Die demnächst durch den Krieg mit Frankreich herbeigeführten Störungen in Bezug auf das Verkehrsleben wurden rasch überwunden, und um die Zeit des Frankfurter Friedens konnte die Regierung verkünden, „daß das gesammte wirthschaftliche Leben in Preußen auf gesunden und festen Grundlagen beruhe." Es folgte in den Jahren 1870, 1871, 1872 die wirthschaftliche Sturm- und Drangperiode. 1873 rächte sich die Ueberspannung der wirthschaftlichen Kräfte. Die überwuchernde und krankhafte industrielle Erregung, welche durch die günstige und finanzielle Lage der jüngsten Jahre hervorgerufen war, hatte zu einem naturgemäßen Rückschlag und zu einer augenblicklichen Ermattung des industriellen Unternehmungsgeistes geführt; — der schroffe Wechsel hatte die wirthschaftlichen Verhältnisse in weiten Kreisen der Bevölkerung empfindlich berührt.

Die Hoffnung, daß die wirthschaftliche Krisis schon mit dem Jahre 1873 überwunden würde, hatte sich nicht erfüllt. Wie sollte es auch möglich gewesen sein? Feierte doch gerade im Jahre 1873 der Freihandel seine größten Triumphe. Die Reichsregierung verlangte die Aufhebung der Eisenzölle ohne irgend welchen Ersatz;*) Delbrück machte geltend, daß damit an Stelle der vertheuerten menschlichen Arbeit die Maschinenkraft gesetzt werde, Camphausen motivirte den Antrag vom Standpunkt des Erlasses einer der drückendsten indirekten Steuern. Der Reichstag führte die Aufhebung der Eisenzölle erst vom 1. Januar 1877 ab durch, verlangsamte also das von der Regierung vorgeschlagene Tempo. Die Regierung war auch damit zufrieden. Mit fetten Lettern schrieb die halbamtliche Provinzial-Correspondenz (25. Juni 1873): „Auch in dieser Gestalt be-

*) Vgl. unten S. 39 Note.

zeichnet das Gesetz einen der größten Fortschritte unserer Gesetzgebung, welcher vornehmlich der Landwirthschaft in hohem Maße zu Statten kommen wird." Im Jahre 1874 machte das erwachte geschäftliche Mißtrauen weitere Fortschritte. Die Regierungspresse bemühte sich, die Ursachen der im Verkehrsleben eingetretenen Stockungen zu entdecken. Die eingeschlagene Handelspolitik war in ihren Augen an der Krisis unschuldig. Es sollte dieselbe verschuldet sein durch „die verderblichen Kräfte der Börsenspekulation durch ihr auf Verlockung und Täuschung der Massen berechnetes Treiben" (Provinzial-Correspondenz vom 25. August 1875). Die Regierung stellte sich dabei das Zeugniß der größten Hülflosigkeit aus. „Wenn im Handel und Verkehr," so verkündete der Staatsminister Delbrück am 27. Oktober 1875 bei Eröffnung des Reichstags, „gegenwärtig eine der Stagnationen stattfindet, wie sie im Laufe der Zeit periodisch wiederkehren, so liegt es leider nicht in der Macht der Regierungen diesem Uebelstande abzuhelfen, der sich in andern Ländern in gleicher Weise wie in Deutschland fühlbar macht." Die Provinzial-Correspondenz umschrieb diese Worte wie folgt: „Vor Allem ist zu beachten, daß die Reichsregierung den leitenden Gedanken ihrer wirthschaftlichen Politik weder die Eingebungen der Tagesmeinung, noch die einseitigen Lehren eines Schulsystems zu Grunde gelegt hat. Unsere wirthschaftliche Gesetzgebung ist aus der gründlichen Verständigung zwischen der Reichsregierung und der Reichsvertretung erwachsen; aus beiden Kreisen haben die hervorragendsten Fachmänner zu diesem Werke mit der Summe ihrer Sachkenntniß und Erfahrung mitgewirkt. Wenn die Reichsleitung sich jetzt zu einem Umschwung des handelspolitischen Systems verstehen wollte, so würde sie nicht blos ihren eigenen Standpunkt verlassen, sondern auch die Grundlagen der Eintracht mit der Reichsvertretung preisgeben. Die Besorgniß vor solchen Gefahren ist durch die Eröffnungsrede beseitigt."

Am 1. Dezember 1875 brachte die Provinzial-Correspondenz einen Artikel über die bedrohte Eisenindustrie, welcher zu dem Schlusse kam, es erscheine zweifellos, daß, wie die fremde Konkurrenz die Leiden unserer Industrie nicht verschuldet habe, die Ausschließung dieser Konkurrenz auch diese Leiden nicht zu heilen vermöchte. Bei Berathung der Petitionen in Betreff der Eisenzölle erklärte der Staatsminister Delbrück im Reichstag am 7. Dezember 1875 auf das Bestimmteste, daß an eine Umkehr in der wirthschaftlichen Gesetzgebung aus Anlaß der in der Eisenindustrie herrschenden Krisis nicht zu denken sei. Der Reichstag hielt zu Delbrück und ging (7. Dezember 1875) über die Petitionen mit großer Mehrheit zur Tagesordnung über.

Auch demnächst hielt die preußische Regierung an ihrem wirthschaftlichen Programm: „Hilf dir selbst" fest. In der Rede zur Eröffnung des Landtags der Monarchie vom 16. Januar 1876 bemerkte der Vicepräsident

des Staatsministeriums, Finanzminister Camphausen: „Der auf Handel und Industrie lastende Druck hat zum Bedauern der Staatsregierung auch bei uns noch nicht aufgehört. Bei den gesunden Grundlagen, auf welchen trotz der vorgekommenen Ausschreitungen der vaterländische Gewerbefleiß beruht, darf die Zuversicht gehegt werden, daß es der Arbeitsamkeit und der stets bewährten Thatkraft des preußischen Volks gelingen werde, auch die Schwierigkeiten der gegenwärtigen Lage in nicht ferner Zeit zu überwinden und Handel und Industrie neuer Blüthe entgegen zu führen." —

Die Finanzlage Deutschlands und Preußens spiegelt sich in der geschilderten allgemeinen wirthschaftlichen Lage annähernd wieder. Speziell den preußischen Haushalt anlangend, so war die Lage desselben 1868 befriedigend, 1869 gelang es, ein Defizit von ca. 5 Millionen durch verfügbare Mittel zu decken, 1870 berechnete der Finanzminister Freiherr von der Heydt ein Defizit von annähernd gleicher Höhe; der Nachfolger Camphausen wußte indessen die Balance des Haushalts ohne Steuerzuschlag unter Zuhülfenahme einer Reform des Staatsschuldenwesens herzustellen. Das Kriegsjahr 1870 brachte einen Nettoüberschuß von 6 Millionen Thalern. Mit dem Jahr 1871 beginnt der Zufluß der fünf Milliarden aus dem besiegten Frankreich. Der Finalabschluß Preußens ergab einen Ueberschuß von mehr als 9 Millionen Thalern. Die Situation war eine so günstige, daß Steuererleichterungen zu Gunsten des „armen Mannes" in das Auge gefaßt werden konnten. Das Jahr 1872 stand in der Finanzgeschichte Preußens einzig da, es ergab einen Ueberschluß von 27 Millionen Thalern; das Jahr 1873 einen solchen von 21 Millionen Thalern, das Jahr 1874 einen solchen von 20 Millionen Mark, das Jahr 1875 einen solchen von 15 Millionen Mark. Die Finanzverhältnisse waren also immer noch günstig, die Ueberschüsse aber bereits im Weichen begriffen.

Wenn wir nun zu der oben aufgeworfenen Frage übergehen, welche Stellung Bismarck während der in Rede stehenden Periode in Bezug auf die wirthschaftlichen Fragen eingenommen hat, so giebt man das Verhältniß am Treffendsten mit dem Satze: er folgte vertrauensvoll der Führung Delbrücks, der damaligen größten wirthschaftlichen Autorität, wobei man aber wohlverstanden an die Führung eines Mannes denken muß, der die hellen Augen stets offen hat und der von dem Augenblick an nicht weiter geht, wo sein Vertrauen zu dem Führer zu wanken beginnt.

Delbrück, seit 1867 Präsident des sich unter seiner genialen, zielbewußten und energischen Leitung bald zu großer Macht entfaltenden Bundeskanzler-Amts, hatte in den inneren Fragen des Reichs plein pouvoir. Er war durch keinerlei schriftliche Instruktionen Bismarcks gebunden; er konnte jedem legislatorischen Gedanken näher treten, darüber mit den Bundesregierungen und seinen Kollegen im preußischen Staatsministerium corre-

spondiren, einer Sache ihren Lauf geben oder sie zurücklegen, und nach Belieben wählen, ob und wann er darüber mit seinem Chef sprechen wollte. Da die Eingänge an das „Reichskanzler-Amt" gerichtet zu werden pflegten, so kamen die Schriftstücke und die darauf zu ertheilenden Antworten dem Kanzler nur dann vor Augen, wenn Delbrück der prinzipiellen Wichtigkeit der Sache wegen die Vorlegung veranlaßte. Anträge, die ausnahmsweise an die Person Bismarcks gerichtet waren, pflegte der Kanzler an das Reichskanzler-Amt abzugeben, wenn ihn die Frage interessirte mit dem Wunsche, darüber durch Delbrück Vortrag zu erhalten. Der zur Erstattung der regelmäßigen Vorträge stattgehabte persönliche Verkehr der beiden Staatsmänner war ein überaus reger, zumal die Sitte, dem Kanzler die nothwendigen Aufklärungen in der Form von schriftlichen Promemorien zu geben, damals noch nicht bestand. Lassen wir, da Bismarck sich über seine damalige Stellung zu den wirthschaftlichen Fragen und über sein Verhältniß zu Delbrück wiederholt ausgesprochen hat, ihm selbst zunächst das Wort.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Januar 1873 bemerkte er, der Kollege Delbrück sei im Besitze seines „vollsten Vertrauens", er befinde sich mit ihm „im vollsten Einverständniß". Er glaube in der Lage zu sein, „Alles was dieser Kollege für ihn etwa abstimmen sollte, zu ratihabiren". „Und wenn Meinungsverschiedenheit zwischen uns wäre, so würde ich noch zweifelhaft sein, ob er die Sache nicht besser verstanden hat, als ich, und würde unter Umständen seinem Urtheil mich fügen."

In der Reichstagssitzung vom 21. Februar 1879, als der Abgeordnete Richter den Reichskanzler unter Hinweis auf seine handelspolitischen Antecedentien in die Enge zu treiben suchte, bemerkte Bismarck: „Die Zeit nach Gründung des Norddeutschen Bundes — da bin ich ja weit entfernt zu bestreiten, daß die formale Verantwortung auf mir lastet und auf mir ganz ausschließlich. Ich wäre ja berechtigt gewesen, die Politik, die der damalige Herr Präsident des Reichskanzler-Amts trieb, zu durchschneiden, wenn ich wirklich überzeugt gewesen wäre, daß sie nachtheilig für unser wirthschaftliches Leben sei. Es hätte dies wahrscheinlich zu einem vorzeitigen Ausscheiden des Herrn Präsidenten aus dem Reichskanzler-Amt geführt, aber meine formale Berechtigung dazu war ja ganz unzweifelhaft. Wenn ich aber für eine Aufgabe, wie die Konsolidirung des Deutschen Reichs in seinen ersten Anfängen, oder des Norddeutschen Bundes als Vorakt zum Deutschen Reich, um die Mitwirkung eines Staatsmanns von der Bedeutung Delbrücks mich bewarb, so liegt doch klar, daß ich damit nicht die Prätension verbinden konnte, daß Delbrück die wirthschaftlichen Geschäfte, in denen er die erste Autorität in ganz Deutschland war, nach meiner Leitung und meiner Anweisung führen sollte. Es war vielmehr — natürlich cum grano salis —

gegeben, daß ich, wie es auch in der That der Fall war, vertrauensvoll mich seiner Führung überließ, und ich bin auch weit entfernt zu sagen, daß ich dieses Vertrauen bereue. Die mächtige Hülfe, welche die Mitwirkung einer Kraft, wie die des Herrn Delbrück der ersten Einrichtung des Reichs gewährt hat, war durch nichts Anderes zu ersetzen. Wir hatten keinen Mann von seiner Bedeutung. Ich habe meinerseits mich damals in eine Beurtheilung wirthschaftlicher Fragen nicht eingelassen, sondern ich habe die bedeutendsten Leute und Staatsmänner, die mir ihre Hülfe gewähren wollten,*) zu werben gesucht, um dieses Werk, was ich unternommen hatte, mit mir in Gemeinschaft durchzuführen. Es ist ja ganz zweifellos, daß ich mitunter in wirthschaftlichen Fragen nicht der Ansicht des damaligen Herrn Präsidenten gewesen bin, und ich weiß nicht, wie die Fälle sich erledigt haben, wenn mir die Verständigung darüber nicht gelungen ist; ich vermuthe, daß ich in den meisten Fällen nachgegeben habe, weil ich politisch und an meiner Meinung gern Opfer brachte, um diese so ungewöhnlich bedeutende Mitwirkung der Sache, der ich diente, zu erhalten. Ich bin ein Mann, der an Autoritäten glaubt und sich ihnen da, wo ich nicht nothwendig auf mein eigenes Urtheil verwiesen bin, gern unterordnet. Ich bin auch vielleicht nicht mit allen Einrichtungen der Post persönlich einverstanden; nichtsdestoweniger, da ich die Ueberzeugung habe, daß der Generalpostmeister im Großen und Ganzen vollständig seiner Sache mächtig ist und sie jedenfalls besser versteht als ich, folge ich seinen Wünschen und Anträgen und würde es ziemlich verwunderlich finden, wenn ich dermaleinst an meiner formalen Verantwortlichkeit dafür angefaßt werden sollte, daß diese oder jene Posteinrichtung nicht nach meiner eigenen Ueberzeugung sich bewährt hat, und ich sie anders wünschte, als ich damals zugestimmt hätte, daß sie sein sollte."**)

Am 1. Dezember 1881 bemerkte endlich Bismarck im Reichstag, er habe sich in das wirthschaftliche Ressort, so lange es in der Hand Delbrücks war, nicht gemischt. „Ueber seine Geschäftsführung bestand zwischen uns

*) Der Kanzler dachte hierbei an Michaëlis, Schele, Camphausen.

**) Weniger scharf drückte Bismarck das Verhältniß zu Delbrück in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Februar 1881 aus. Hier stellte derselbe geradezu in Abrede, in Zollsachen seine Ansicht gewechselt zu haben. „Bevor ich den Zollsachen persönlich näher getreten bin, habe ich überhaupt gar keine eigene Ueberzeugung vertreten, sondern die meines Kollegen Delbrück, den ich für den richtigen Mann an der richtigen Stelle hielt; ich habe keine Zeit gehabt, mich um Handelspolitik selbst zu kümmern, erst der Rücktritt Delbrücks hat mich dazu gezwungen, da war ich genöthigt, mir eigene Ansichten zu bilden und sie auszusprechen. Daß ich früher andere gehabt hätte, kann ich eigentlich nicht sagen. Ich bestreite, daß meine Ansichten von früher den heutigen entgegengesetzt seien, weil sie gar nicht existirten, ich war der folgsame Schüler des Herrn Delbrück und ich habe Delbrücks Ansichten ausgesprochen, wenn

kein Meinungsstreit, und meine Anerkennung seiner Autorität war so groß, daß die wesentlichen Zweifel, die bei mir zu keimen begannen, ob wir auf dem richtigen Wege wären, von mir unterdrückt wurden gegenüber der Bedeutung und technischen Ueberlegenheit dieses Mitarbeiters, auf den ich nicht verzichten wollte. Ich habe damals solchen Wirthschafts-politikern gegenüber, die sich darüber beschwerten, daß nicht Alles gut ginge — ich glaube, ich kann Zeugen dafür anrufen — gesagt: es ist möglich, daß wir stellenweis auf einem irrthümlichen Wege sind, und daß nicht alles richtig ist, was Minister Delbrück unternimmt; aber ich weiß nicht, wie ich die Lücke decken sollte, die entstehen würde, wenn er ausscheidet. Ich kann seinen Antheil neben Allem, was ich sonst zu thun habe, nicht übernehmen und weiß keinen Ersatz; ich muß mir, wie es so häufig im Leben ist, eine tüchtige Kraft mit ihrem Können und Leisten und mit ihren Irrthümern, wenn welche da sind, erhalten, und kann da nicht einen Mann von der Bedeutung wie Delbrück behandeln einfach wie einen vortragenden Rath, dem ich sage: ich habe Sie bitten lassen, nicht um Ihre Meinung zu hören, sondern um Ihnen die meinige zu sagen; so geht das nicht, sondern ich habe mit Kollegen doch nur den Gesammtdurchschnitt und das Fazit zu ziehen und abzuwägen, ob ich unerachtet einzelner Verschiedenheiten mit ihnen weiter arbeiten kann und muß, oder nicht, und kann nicht in Einzel-heiten sagen: das verstehe ich besser."

Wir erhalten hier eine Reihe interessanter, unzweideutiger Aufschlüsse. Beachtenswerth ist besonders die Stelle, wo Bismarck bemerkt, die wirth-schaftlichen Ansichten Delbrücks seinerseits nicht immer getheilt, im Hinblick auf die Autorität desselben aber meistentheils nachgegeben zu haben. Diese Differenzpunkte möchten noch etwas näher ins Auge zu fassen sein.

Betrachten wir zunächst die Handels- und Zollpolitik. Hier scheint zu Anfang, etwa bis gegen die Mitte der siebziger Jahre, über die Prin-zipienfragen eine vollständige Entente zwischen den beiden Staatsmännern geherrscht zu haben.*) Die Reden des Kanzlers sind dafür die sichersten Belege. Ex professo sprach Bismarck sich über die Zolltarifreform zum ersten Mal im Jahre 1869 aus, und zwar verlangte er hier eine successive Ausbildung der Zollgesetzgebung nach der Richtung, daß sie das Ideal

ich dergleichen ausgesprochen habe; nachdem er mir die Gemeinschaft gekündigt hatte, bin ich gezwungen gewesen, eigene zu vertreten; die sind vielleicht in manchen Dingen von den seinigen abweichend, aber ich habe früher entgegengesetzte, die ich gewechselt hätte, nicht gehabt." Zur Würdigung dieser Wendungen muß man daran denken, daß es Bismarck bei seiner Rede augenscheinlich nur darum zu thun war, den Vorwurf zu ent-kräften, er sei in der Beurtheilung wirthschaftlicher Fragen ungründlich oder wankel-müthig.

*) Erinnern wir an folgende Vorgänge: Nachdem Bismarck am 26. März 1868

reiner Finanzzölle vielleicht nicht erreicht, aber ihm doch näher strebt. Das war ein freihändlerisches Programm vom reinsten Wasser, mit dem auch Delbrück zufrieden sein konnte.*)

In einem Schreiben nach Wien vom April 1872 verherrlichte Bismarck noch die durch den Handelsvertrag mit Frankreich inaugurirte freisinnige handelspolitische Richtung; er wünschte ihr lange Fortdauer und

---

dem Bundesrath des Zollvereins eine Denkschrift, betr. die Ermäßigung der Eisenzölle, vorgelegt hatte, befaßte er denselben am 28. April 1868 mit dem Handelsvertrag mit Oesterreich vom 9. März 1868 (B.G.Bl. S. 239), welcher die Zölle für den deutsch-österreichischen Verkehr theils ermäßigte, theils ganz aufhob. Am 19. Mai 1868 beantragte derselbe beim Zollparlament die Generalisirung der an Oesterreich durch den Handelsvertrag vom 9. März 1868 zugestandenen Zollermäßigungen auf die Einfuhr aus allen Ländern (demnächstiges Gesetz vom 25. Mai 1868, Bundes-Gesetzbl. S. 316). Am 7. Mai 1868 beantragte Bismarck beim Zollparlament neue beträchtliche Zollermäßigungen und Zollbefreiungen, zog aber demnächst die Vorlage wegen Nichtbewilligung des Petroleumzolls zurück. Anfangs Juni 1869 legte derselbe diesen Entwurf dem Zollparlament aufs Neue vor; die Tragweite des Gesetzentwurfs war jedoch dieses Mal eine ausgedehntere, indem derselbe auch die Herabsetzung des Zolls auf Reis (von 1 Thlr. auf 15 Sgr.), sowie auf Materialeisen und grobe Eisenwaaren vorschlug. Zur Deckung des bisherigen Gesammtzollausfalls in der veranschlagten Höhe von 7 900 000 Thlrn. brachte der Entwurf wiederholt die Wiedereinführung des früheren Zollsatzes auf Petroleum in Vorschlag. Die Tarifreform scheiterte wiederholt an dem nicht bewilligten Petroleumzoll. — 21. April 1870. Delbrück legte in Vertretung Bismarcks dem Zollparlament zum dritten Mal die Vorlage wegen Abänderung des Vereinszolltarifs vom 1. Juli 1865 vor, welche die alten Verkehrserleichterungen enthielt, die Deckung der Ausfälle jedoch dieses Mal durch eine mäßige Erhöhung des Kaffeezolls zu gewinnen suchte (die betreffende Vorlage an den Bundesrath des Deutschen Zollvereins d. d. 3. April 1870 hatte Bismarck gezeichnet). Die Zollreform gelang dieses Mal durch einen Ausgleich auf folgender Basis: Annahme der proponirten Zollbefreiungen und Erleichterungen, Erhöhung des Kaffeezolls, Herabsetzung des Reiszolls, endlich Herabsetzung der Roheisenzölle (Gesetz vom 17. Mai 1870, Bundes-Gesetzblatt S. 123). Am 16. Juni 1873 beantragte Bismarck beim Reichstag die vollständige Beseitigung des Zolls auf Roheisen und verschiedene Artikel der Eisenbranche, insbesondere Maschinen, desgleichen auf Stärke, Puder, Kraftmehl ꝛc., die Ermäßigung der Eingangszölle auf eine Anzahl anderer Artikel und die Beseitigung des letzten Ausfuhrzolls auf Lumpen. Vom Reichstag war aus Rücksichtnahme auf die dringend geltend gemachten Interessen der Eisenindustrie ein Mittelweg betreten worden, durch welchen der letzteren eine Uebergangsfrist von einigen Jahren gewährt werden sollte. Der Gesetzentwurf wurde nach lebhaften Kämpfen mit der Veränderung angenommen, daß nur der Zoll auf Roheisen aller Art, altes Brucheisen und Rohstahl seewärts von der russischen Grenze, auf See- und Flußschiffe alsbald, d. h. mit dem 1. Oktober 1873, völlig aufgehoben, der Zoll auf andere Eisen- und Stahlwaaren dagegen fürs Erste nur ermäßigt werden sollte. Vom 1. Januar 1877 ab aber sollte die gänzliche Aufhebung auch dieser Zölle eintreten (Ges. vom 7. Juli 1873, R.G.Bl. S. 241).

*) Zur Genesis des am Schlusse der vorhergehenden Note erwähnten Zollgesetzes vom 7. Juli 1873 ist zu bemerken, daß dasselbe keineswegs auf die Initiative Bismarcks zurückzuführen ist. In einer zu Iserlohn gehaltenen Rede erzählte zwar

die Ueberwindung der augenblicklich dem Schutzzollsystem günstigen Stimmung in Frankreich. Im November 1875 hielt er an diesem Gedanken noch fest, denn er erklärte damals ausdrücklich im Reichstag, er wolle die große Masse der Zölle abschaffen und sich auf das Gebiet eines reinen einfachen Finanzzollsystems zurückziehen, mit anderen Worten alle Artikel, die nicht wirklich Finanzartikel sind, d. h. nicht einen hinreichenden Ertrag geben, über Bord werfen, und aus 10 oder 15 Artikeln, welche die größte Einnahme gewähren, soviel ziehen, wie überhaupt aus den Zollquellen für die Finanzen erforderlich sei. Als solche Gegenstände der Verzollung und zugleich einer entsprechenden Besteuerung im Inlande bezeichnete er jene Verzehrungsgegenstände, deren man sich, ohne das Leben zu schädigen, in gewissem Maße wenigstens zu enthalten vermag, Bier, Branntwein, Zucker, Kaffee, Tabak, Petroleum — mit einem Worte: die Luxusgegenstände der großen Masse. Dies war die letzte freihändlerische Kundgebung des Kanzlers; wenige Wochen später machte er aus seiner Absicht, Delbrücks Macht auf dem Gebiet der Handelspolitik zu brechen, kein Hehl mehr. Die Absicht, Delbrück zu entfernen, lag aber darum nicht vor, Bismarck hoffte vielmehr, sein Ziel auf dem Umwege einer anderweitigen Organisation der Reichsämter erreichen zu können.

Anfangs 1876 warf der Umschwung der Handelspolitik bereits seine Schatten voraus. Aus dieser Zeit datirt eine Ankündigung von Retorsionszöllen gegenüber Frankreich, falls dasselbe das System der Ausfuhrprämien auch noch nach dem Wegfall der Eisenzölle aufrecht erhalten würde. Es lag in dieser Ankündigung im Kerne bereits das dem Reichstag später unter Hofmann vorgelegte Gesetz wegen Erhebung von Ausgleichungsabgaben, worin die Freihändler, und zwar mit Recht, ein Verlassen der bisherigen Handelspolitik erblickten. Von da ab mögen jene Meinungsverschiedenheiten mit Delbrück begonnen haben, worauf Bismarck in der Reichstagsrede vom 21. Februar 1879 angespielt hat. Sie sind übrigens niemals latent geworden, d. h. niemals in die Oeffentlichkeit getreten, solange Delbrück im Amte blieb. Auch in den Ministerialakten wird man umsonst

der Abgeordnete Eugen Richter, Bismarck habe im Jahre 1873 für importirte landwirthschaftliche Maschinen einen Zoll von 1200 Thalern erlegen müssen und in Folge dessen die Aufhebung der Eisenzölle beantragt. Diese, demnächst auch im Abgeordnetenhause besprochene Richtersche Bemerkung gab jedoch der Nordd. Allg. Ztg. im Jahre 1882 Anlaß zu einer thatsächlichen Richtigstellung, in der es hieß, „daß nach eingezogenen Erkundigungen Fürst Bismarck weder zu irgend einer Zeit, noch namentlich 1873 landwirthschaftliche Maschinen aus England oder sonst aus dem Auslande hat kommen lassen, also auch niemals in der Lage gewesen sein kann, sich über einen zu hohen Zoll zu beschweren. Ebensowenig hat er auch im Jahre 1873 etwaigen Arbeitermangel empfinden können, weil die Güter, welche er damals besaß, ohne Ausnahme verpachtet waren."

nach Spuren davon suchen; Streitschriften pflegen zwischen Ministern nur dann gewechselt zu werden, wenn einer hoffen kann, den Kollegen zu überzeugen. Der Fall war hier ausgeschlossen; Bismarck wußte, daß Delbrück ihm nie in das Lager der Schutzzöllner folgen werde, in ihm aber hatte sich seit 1876 und von da ab von Tag zu Tag mehr die Ueberzeugung befestigt, daß dieser Uebergang ohne schwere wirthschaftliche Nachtheile nicht länger aufgeschoben werden dürfe, und er machte von dieser Ueberzeugung bald auch kein Hehl mehr.

Die Frage, ob Delbrück nicht demnächst wenigstens für eine gemäßigtere, den realen Verhältnissen mehr Rechnung tragende Handelspolitik zu gewinnen gewesen wäre, wie sie Camphausen, Achenbach und Hofmann in den Jahren 1876 und 1877 bei Berathung des Gesetzentwurfs über die Ausgleichungsabgaben vertheidigte, möchten wir nicht verneinen; Delbrück hat gegen den Schluß seiner Amtsperiode und noch späterhin mit Nachdruck erklärt, er lasse sich in seiner Wirthschaftspolitik nicht von theoretischen Lehrmeinungen, sondern von praktischen Bedürfnissen leiten, und diese könnten unter Umständen wohl dazu führen, die Zollbarrieren wieder etwas zu schließen. Er sagte im Reichstage bei der ersten Berathung der Zollnovelle am 20. Juni 1873: „So ist denn auch die gegenwärtige Vorlage nicht aufzufassen als der Ausdruck irgend einer zur Herrschaft gelangten oder herrschenden handelspolitischen Theorie, sondern als das Ergebniß der Wahrnehmungen, welche die verbündeten Regierungen auf wirthschaftlichem Gebiete **praktisch** gemacht haben." Delbrück erklärte hiermit also positiv, die Bundesregierungen seien zur Vorlage des damaligen Gesetzentwurfs nur deshalb gekommen, weil sie „**praktisch**" wahrgenommen hätten, daß die Eisenindustrie den Wegfall des Zolls sehr wohl ertragen könne.

Am 7. Dezember 1875 erklärte Delbrück gegenüber dem Abgeordneten Löwe wörtlich Folgendes: „Der Abgeordnete für Bochum meint, wenn wir nun bei dem Gesetz bleiben, wie es beschlossen ist, so überlieferten wir uns mit gebundenen Händen dem Ausland. Nein, das thun wir ganz und gar nicht. Indem wir es dabei lassen, daß mit dem 1. Januar 1877 die Eisenzölle aufhören sollen, sagen wir keineswegs, daß wir diesem oder jenem unsrer Nachbarn gegenüber, der zu einem billigen Abkommen nicht geneigt ist, die Eisenzölle nicht weiter beibehalten wollten. Wir haben bis dahin für Negotiationen vollkommen freie Hand und das wird man uns glauben, daß bei einer unbilligen Behandlung unserer Interessen wir schließlich uns auch nicht geniren werden, von diesem Mittel Gebrauch zu machen."

Endlich möchten wir noch an ein Schreiben erinnern, das Delbrück am 26. Juni 1878 an den Vorstand des Jenaer Vereins reichstreuer

Wähler richtete und worin es u. A. heißt: „Sie erwarten von mir, daß ich meine Stellung zu den Fragen der Handelspolitik, den bewährten Traditionen des Zollvereins gemäß, nicht auf dem Grunde theoretischer Auffassungen nehmen, sondern aus den, durch langjährige Uebung gewonnenen Erfahrungen und aus der Würdigung der geschichtlich entwickelten realen Verhältnisse herleiten werde. In diesen Erwartungen werden Sie sich nicht täuschen." Das ist ein Satz, den jeder gemäßigte Schutzzöllner auch unterschreiben kann.

Der Fehler Delbrücks lag überhaupt nicht in seinem System, sondern darin, daß er aus Vorliebe dafür bei demselben auch noch zu einer Zeit verharrte, da es sich bereits überlebt hatte. Hätte Delbrück im Jahre 1875 der Nothlage der Eisenindustrie durch Aenderung der Zollgesetzgebung Rechnung getragen, so würde man dem Staatsmann während seiner Amtsperiode überhaupt keinen Fehler nachweisen können. Für Delbrück war der Schritt allerdings — man denke sich nur in seine Situation hinein — schwer, er bedeutete einen Bruch mit seiner ganzen Vergangenheit und schloß weitere Konzessionen in sich, die seinem Freunde Camphausen keine Früchte getragen haben. Für Bismarck war hingegen der Schritt leicht, für ihn handelte es sich lediglich um einen Systemwechsel, der sich unbeschadet des Ansehens seiner Person vollziehen konnte.

Auf dem Gebiete der Steuerpolitik hat Bismarck schon im Jahre 1869 sein Programm kundgegeben: Aufbringung des Staatsbedarfs mittelst indirekter Steuern. Die direkten lasteten „mit einer gewissen eckigen Brutalität auf dem Pflichtigen"; passende Steuern seien — im Gegensatz zu den unentbehrlichen Gegenständen — die massenhaft verbrauchten Genußmittel: Bier, Branntwein, Wein, Tabak, Thee, Kaffee, Petroleum; auch Stempel- und Quittungssteuern paßten in sein System. Die entsprechenden Steuervorlagen, das sogen. „Steuerbouquet", ließ Bismarck im preußischen Finanzministerium*) ausarbeiten; er hatte damit im Parlament kein Glück. Die Entwürfe wurden mit einer Fülle von Hohn und Superklugheit zurückgewiesen.

Im Jahre 1872 bei Berathung des Initiativ-Antrags auf Abschaffung der Salzsteuer sprach sich Bismarck für die Beseitigung der Matrikularbeiträge und wiederholt für indirekte Steuern (Tabak, Petroleum) aus. Den Einwand, daß die letzteren den „armen Mann" unnöthig bedrückten, erklärte er für eine politische Heuchelei, deshalb gab er auch nicht zu, daß

*) Wegen gewisser Meinungsverschiedenheiten, die zwischen Bismarck und dem damaligen Finanzminister von der Heydt bestanden, vgl. die von dem Ersteren am 11. Februar 1870 abgegebene Erklärung im preußischen Abgeordnetenhause.

die Salzsteuer aufgehoben und der daraus sich ergebende Steuerbetrag dem Reich durch Matrikularbeiträge bezw. direkte Steuern eingebracht werde.

Im November 1875 überraschte Bismarck den Reichstag mit Skizzirung der bereits oben erwähnten großartigen Steuer- und Zollreform. Er wünschte, wenn nicht eine vollständige Beseitigung, so doch die möglichste Verminderung der Matrikularbeiträge, erklärte die direkten Steuern — mit Ausnahme etwa einer Einkommensteuer der reichen Leute — für einen harten und plumpen Nothbehelf. Der Staatsbedarf sei deshalb möglichst ausschließlich durch indirekte Steuern aufzubringen, wie dies in Frankreich und England der Fall sei. Die Klassensteuer mit den Exekutionen im Hintergrund war ihm ein Gräuel; die direkten Steuern mit ihrem Elende wollte er den Städten belassen, um damit den Zuzug nach denselben zu unterbinden. Die indirekten Steuern setzten sich auch vielmehr in das Gleichgewicht in Bezug auf die Frage, wer sie denn eigentlich trage, als man gewöhnlich annehme. Auch der Nichtbiertrinker trage einen erheblichen Theil der Biersteuer. „Ich werde in dem Paar Stiefel das Bier, das der Schuhmacher zu trinken pflegt, und das zu seinen täglichen Bedürfnissen und Gewohnheiten gehört, vergüten müssen pro rata." Die Luxusgegenstände der Reichen wollte er sehr hoch besteuern; der Mißstand sei nur, daß sie nicht viel einbrächten. Auch die Stempelabgaben seien gerechter zu vertheilen, insbesondere sei die Prägravirung des Grundbesitzes mit Stempeln erstaunlich und deshalb zu beseitigen. Eine Steuerreform nach diesem Muster erklärte Bismarck als sein damaliges Ideal — mit welcher Zähigkeit aber derselbe seine Ideale zu verfolgen gewohnt ist, weiß jetzt die Welt.

Ueberblicken wir zunächst, nachdem wir die Steuerideale Bismarcks kennen gelernt haben, was zu deren Verwirklichung unter Delbrück geschehen ist.

I. Eine Mehrung der Reichseinnahmen*) erfolgte durch:

1. das Gesetz vom 12. Oktober 1867, betr. die Erhebung einer Abgabe von Salz, (Bundes-Gesetzbl. S. 41),**)
2. das Gesetz vom 26. Mai 1868, betr. die Besteuerung des Tabaks, (Bundes-Gesetzbl. S. 319),***)

*) Von Haus aus überkam der Norddeutsche Bund die bisherigen Zollintraden, die Rübenzucker- und die Branntweinsteuer.

**) Vorgelegt von Bismarck dem Reichstag des Norddeutschen Bundes am 17. September 1867; es bezweckte die Abschaffung des Salzmonopols.

***) Vorgelegt von Bismarck dem Zollparlament mittelst Schreibens vom 7. Mai 1868. Die Regierung hatte vorgeschlagen, den Zollsatz für die aus dem Auslande kommenden unbearbeiteten Tabaksblätter von 4 auf 6 Thlr. und außerdem die inländische Tabaksteuer auf 12 Thlr. für den bebauten Morgen zu erhöhen. Das

3. das Gesetz über das Posttaxwesen vom 4. November 1867 (Bundes-Gesetzbl. S. 75),*)
4. das Gesetz vom 10. Juni 1869, betr. die Wechselstempelsteuer, (Bundes-Gesetzbl. S. 193),**)
5. das Gesetz vom 26. Juni 1869, betr. die Besteuerung des Zuckers, (Bundes-Gesetzbl. S. 282),***)
6. das Gesetz vom 17. Mai 1870, betr. die Abänderung des Vereins-zolltarifs (B.G.Bl. S. 123) [Kaffeezoll],†)
7. das Gesetz vom 31. Mai 1872 wegen Erhebung der Brausteuer.††)

II. Eine Minderung der Zolleinnahmen erfolgte durch:

1. den Handelsvertrag mit Oesterreich vom 9. März 1868 (B.G.Bl. S. 239),†††)
2. das Gesetz, betr. den Vereins-Zolltarif, vom 25. Mai 1868 (B.G.Bl. S. 316),
3. das Gesetz, betr. die Abänderung des Vereins-Zolltarifs, vom 17. Mai 1870 (B.G.Bl. S. 123),
4. das Gesetz, betr. die Abänderung des Vereins-Zolltarifs, vom 7. Juli 1873 (B.G.Bl. S. 241).*†)

Zollparlament genehmigte schließlich nur die allgemeine Einführung des Steuersatzes von 6 Thlrn. pro Morgen, ohne den Zoll auf den auswärtigen Tabak zu erhöhen.

*) Vorgelegt von Bismarck dem Reichstag des Norddeutschen Bundes mittelst Schreibens vom 15. Oktober 1867.

**) Vorgelegt von Bismarck dem Reichstag am 1. Mai 1869; dasselbe bedingte eine der Erweiterung der Bundeseinnahmen gleichkommende Beschränkung der den Landesfinanzen zu Gebote stehenden Mittel und führte deshalb nicht zu einer wirksamen Ermäßigung der Matrikularbeiträge.

***) Vorgelegt von Bismarck dem Zollparlament am 3. Juni 1869. Dieses Gesetz brachte eine Erhöhung der Abgabe von inländischem Zucker um $6^2/_3$ pCt., andererseits eine Ermäßigung des Eingangszolls für ausländischen Zucker. Die (im Entwurfe noch schärfer ausgesprochene) Tendenz der Vorlage war die Einschränkung des Zollschutzes für den im Inland erzeugten Rübenzucker.

†) Vgl. oben S. 39 Note.

††) Vorgelegt von Bismarck dem Reichstag mit Schreiben vom 8. April 1872; das Gesetz bezweckte für die norddeutsche Biersteuergemeinschaft die Herstellung eines allgemein gültigen Gesetzes über die Besteuerung des Biers und außerdem die Besteuerung der sogen. Malzsurrogate.

†††) Vgl. hierzu und zu den folgenden Gesetzen oben S. 39 Note.

*†) Zwischen 1863 und 1875 sind durch Verträge und Tarifreformgesetze an Zoll-

III. Es gelangten nicht zu Gesetzeskraft die Anträge auf:

1. Einführung eines Petroleumzolls*) (Vorlage Bismarcks vom 7. Mai 1868), abgelehnt im Zollparlament mit 149 gegen 68 Stimmen;
2. Erhöhung des Zolls auf den auswärtigen Tabak**) (Vorlage Bismarcks vom 7. Mai 1868), abgelehnt im Zollparlament;
3. Besteuerung des Stärkezuckers und Stärkesyrups***) (Vorlage Delbrücks an das Zollparlament vom 27. April 1870), wegen beschlossener Aenderung nicht zur Verabschiedung gelangt;
4. Einführung des Petroleumzolls†) (wiederholter Antrag Bismarcks von Anfang Juni 1869), abgelehnt im Zollparlament;

auflagen beseitigt:

und zwar	überhaupt		darunter befinden sich an Zollbefreiungen		Zollermäßigungen	
		auf den Kopf	überhaupt	auf den Kopf	überhaupt	auf den Kopf
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1. Durch den Handelsvertrag mit Frankreich . .	14 127 000	0,394	675 000	0,019	13 452 000	0,375
2. Durch den Vertrag mit Oesterreich von 1865 . .	2 328 000	0,065	600 000	0,017	1 728 000	0,048
3. Durch den Vertrag mit Belgien	456 000	0,013	456 000	0,013	—	—
4. Durch den Vertrag mit Oesterreich von 1868 . .	3 759 000	0,099	315 000	0,008	3 444 000	0,091
5. Durch Tarifgesetz v. 1870	3 114 000	0,080	1 068 000	0,027	2 046 000	0,053
6. „ „ „ 1873	5 200 000	0,126	2 757 000	0,067	2 443 000	0,059
zusammen . .	28 984 000	0,777	5 871 000	0,151	23 113 000	0,626
Dagegen sind an Kaffeezoll mehr aufgelegt	3 750 000	0,097	—	—	3 750 000	0,097
Hiernach ergiebt sich eine Zollerleichterung um . .	25 234 000	0,680	5 871 000	0,151	19 363 000	0,529
Von Anfang 1877 ab sind an Zöllen weggefallen .	3 200 000	0,075	3 200 000	0,075	—	—

*) 15 Sgr. für den Zentner, vorgeschlagen in der oben S. 39 Note erwähnten Gesetzesvorlage. Erhoffter Zollertrag 500000 Thlr.

**) Vgl. S. 43 Note.

***) Die Fabrikation von Zucker und Syrup aus Stärke hatte im Zollverein eine Ausdehnung erreicht, welche die Steuerfreiheit dieser Artikel zu einer mit dem Interesse der Zuckerindustrie wie der Staatsfinanzen unvereinbaren Begünstigung machte. Erwartete Steuereinnahme 200000 Thlr.

†) Vgl. S. 39 Note.

5. Erhöhung der Branntweinsteuer*) um 33⅓ pCt. (Vorlage Bismarcks vom 15. April 1869), abgelehnt im Reichstag.
6. Einführung einer Börsensteuer (Vorlage Bismarcks vom 12. Mai 1869), abgelehnt im Reichstag;
7. Erhöhung der Brausteuer (Vorlage Bismarcks vom 12. Mai 1869), abgelehnt im Reichstag;
8. Besteuerung des Leuchtgases (Vorlage Bismarcks an den Bundesrath vom Jahre 1869), im Bundesrath zu Fall gebracht;**)
9. Erhöhung der Brausteuer (Vorlage Delbrücks vom 11. November 1875), abgelehnt im Reichstag;
10. Einführung einer Stempelabgabe von Schlußnoten, Rechnungen, Lombarddarlehen, Werthpapieren (Vorlage Delbrücks vom 11. November 1875), abgelehnt im Reichstag.

Man wird hiernach zugeben müssen, daß das Zollparlament und den Reichstag die Hauptschuld an der Stagnation der Steuerreform unter Delbrück traf. Auf der anderen Seite ist aber zu erwägen, daß die Regierung nach der im Jahre 1869 erlittenen Schlappe zunächst keinen lebhaften Drang hatte, mit neuen Steuerentwürfen hervorzukommen, weil im Jahre 1870 der Krieg andere Sorgen brachte, nach dem Kriege und dem Eingange der französischen Milliarden aber die staatlichen Bedürfnisse auch mittelst der vorhandenen Mittel glatt gedeckt werden konnten.***) Darauf ist es zurückzuführen, daß dem Reichstag in den Jahren 1870, 1871, 1872 und 1873 keine neuen Steuerentwürfe vorgelegt wurden. Erst in der Session 1874/75 kam die Regierung auf den Börsen- und Brausteuerentwurf zurück, ohne aber auch dieses Mal durchzudringen.

Bismarck mochte sich bei dieser Entwickelung um so mehr beruhigen, da auch der Zolltarif, trotzdem er sich in unserer Periode am weitesten vom Schutzzoll entfernt hatte, wesentlich erhöhte Erträgnisse abwarf. Wir lassen zur Erhärtung dieses auf den ersten Blick wundersamen Satzes eine Tabelle folgen, die es so recht erklärlich macht, warum Bismarck verhältnißmäßig erst so spät dazu kam, mit dem Freihandel zu brechen.

*) Näheres über dieses Steuerprojekt und die weiter erwähnten findet man S. 59 und 71.

**) Die eingeweihte Presse sprach von diesem Steuerprojekte, verschwieg aber die Gründe, weshalb dasselbe nicht an den Reichstag gelangte.

***) Die Einnahmen aus den Zöllen und gemeinschaftlichen Verbrauchssteuern wuchsen von Jahr zu Jahr. Dieselben Steuern, welche im Jahre 1869 nur 5,26 Mark auf den Kopf einbrachten (Zölle, Rübenzucker, Salz-, Branntwein-, Brau- und Tabaksteuer) betrugen 1876 7,03 Mark.

Gegenstand	Ertrag im Durchschnitt der drei Jahre 1861/63		1875/77		1875/77 also auf den Kopf gegen 1861/63	
	M.	auf den Kopf M.	M.	auf den Kopf M.	mehr M.	weniger M.
A. Brutto-Einnahme (nach Abzug der Bonifikationen) an Eingangszöllen mit Ausschluß derer von Zucker und Salz	71 568 000	2,064	106 798 000	2,522	0,458	—
B. Desgl. vom Zucker einschl. der Rübensteuer vom inländischen Zucker	29 714 000	0,857	54 291 000	1,282	0,425	—
C. Eingangszölle von folgenden Waarengruppen des Zolltarifs:						
Nr. 2. Baumwolle u. Baumwollenwaaren	4 125 055	0,119	5 161 422	0,122	0,003	—
„ 10. Glas u. Glaswaaren	311 837	0,009	938 460	0,022	0,013	—
„ 18. Kleider, fertige ꝛc. .	79 640	0,002	798 340	0,019	0,017	—
„ 20. Kurze Waaren . . .	464 142	0,013	467 780	0,011		0,002
„ 21. Leder u. Lederwaaren	350 539	0,010	1 116 475	0,026	0,016	—
„ 22. Leinengarn, Leinwand ꝛc.	1 207 137	0,035	1 645 841	0,039	0,004	—
„ 30. Seide u. Seidenwaaren	2 558 603	0,074	1 570 171	0,037	—	0,037
„ 38. Thonwaaren	134 863	0,004	195 504	0,005	0,001	—
„ 41. Wolle u. Wollenwaaren	3 841 051	0,111	6 354 021	0,150	0,039	—
„ 3d, 6c 3a, 19d 2b, 33d 2, 42d, 43d verschiedene feine Metallwaaren	576 177	0,017	567 596	0,013	—	0,004
Summe zu C	13 649 044	0,394	18 815 610	0,444	0,050	

D. Zwischen 1863 und 1875 sind durch Verträge und Tarifreformgesetze an Zollauflagen für den Waareneingang beseitigt . . . . . 28 984 000 M., das sind auf den Kopf 0,777 M.
Dagegen an Kaffeezoll mehr aufgelegt . . . . . 3 750 000 „ „ „ „ „ „ 0,097 „
Verglichen ergiebt sich eine Zollerleichterung um . . . . . 25 234 000 M. „ „ „ „ „ 0,680 M.
Davon auf Befreiungen 0,151 M.
„ „ Ermäßigungen 0,529 „
sind obige 0,680 M.

E. Von Anfang 1877 ab sind an Zöllen weggefallen . . . . . 3 200 000 M., das sind auf den Kopf 0,075 M.
Letztere Erleichterung wirkte auf den durchschnittlichen Ertrag der Jahre 1875/77 mit $^1/_3$ = ... 1 067 000 „ „ „ „ „ „ 0,025 „

F. Der Mehrertrag unter A von . . . . . 0,458 M. auf den Kopf
ist eingetreten trotz der Erleichterungen unter D von . 0,680 „ „ „ „
bezw. unter E von . . . 0,025 „ „ „ „

Die Verbesserung der Zollerträge in dem hier in Betracht gezogenen Zeitraum stellte sich hiernach auf . . . . . 1,163 M. für den Kopf, das sind 56 Prozent des jährlichen Durchschnittsertrags von 1861/63.

Delbrück machte Bismarck gegenüber geltend: Es kommt gar nicht darauf an, wieviel an Zollintraden einkömmt, das Wesentliche ist, daß sowohl der Konsument als der Produzent ihre Bedürfnisse da kaufen können, wo sie am billigsten sind; dadurch steigt die Exportfähigkeit und die Kaufkraft im Innern. Wenn sich nun trotz dieser letzteren, offenbaren Vortheile die Zollerträge um 56 pCt. auf den Kopf erhöhten, so lag hierin scheinbar ein nicht zu leugnender Erfolg.

Mit diesen Zahlen wußte Delbrück Bismarck in der That zu blenden, solange die wirthschaftliche Lage nichts zu wünschen übrig ließ; als aber der geschäftliche Niedergang eingetreten war, da kam es zwischen beiden Staatsmännern zu Meinungsverschiedenheiten über den volkswirthschaftlichen Werth der erhöhten Waareneinfuhr.*) Delbrück und den Freihändlern erschien jede Einfuhr als ein Gewinn, weil sie das volkswirthschaftliche Vermögen vergrößere; Bismarck dagegen wollte nur diejenige Einfuhr als vortheilhaft gelten lassen, welche bestimmten Faktoren — dem Staat sowohl wie dem Einzelnen — Vortheil brächte; in anderem Falle war die Einfuhr in seinen Augen todtes Kapital. Die gewaltige Zunahme der Einfuhr hatte nach seiner Auffassung den Produzenten vieler Zweige nur Verlegenheiten gebracht, zumal sie ihre eigenen Erzeugnisse nicht unter gleich günstigen Bedingungen ausführen konnten.**)

Es erübrigt noch die Frage, ob über die letzten Ziele der Steuer-

*) Da die Zölle trotz ihrer Erniedrigung und theilweiser Beseitigung mehr eintrugen als ehedem, so war der Beweis geliefert, daß die Steigung der Zollintraden nur von der erhöhten Einfuhr herrührte.

**) Delbrück und die Freihändler glaubten, daß durch die Anhäufung, welche in Folge der freien Einfuhr und gehinderten Ausfuhr in Deutschland veranlaßt worden war, das Nationalvermögen und so der Nationalwohlstand sich vermehrt habe, während sie den Gegnern, an ihrer Spitze Bismarck, zum großen Theil nur als Ballast erschien, welcher nicht verwerthet werden konnte und keine Vortheile, keine Zinsen brachte. Nach Ansicht der Freihändler war der Nothstand vereinbar mit dem wirthschaftlichen Wohlstand ja ganz unabhängig von demselben; eine Auffassung, die bewies, in welche Irrthümer und Paradoxen sich die sogenannte „Wissenschaft" hineinreden konnte. Bismarcks Auffassung hingegen, daß die Zunahme der Einfuhr bei gehinderter Ausfuhr den Wohlstand des Staats wie der Einzelnen schädige und eine gewisse Stagnation herbeiführe, mußte Jedem einleuchten, der nicht in Theorien befangen war, und gab überdies einen hinreichenden Grund zur Erklärung des von Delbrück nicht zu erklärenden Nothstands.

reform zwischen Bismarck und Delbrück volles Einverständniß bestanden hat. Wir möchten diese Frage nicht bejahen. Delbrück plaidirte zwar gleichfalls für die Bewilligung neuer indirekter Steuern,*) jedoch lange nicht mit derselben Ueberzeugungstreue und Energie wie etwa für die freisinnige Handelspolitik. So eilte z. B. die Abschaffung der Salzsteuer Delbrück weit mehr als seinem Chef, und es fehlte nicht viel, daß die Meinungsverschiedenheit der Staatsmänner hierüber in offener Reichstagssitzung zu Tage trat (man vergleiche die Erklärungen des Bundeskanzlers und des Präsidenten des Reichskanzler-Amts in der Sitzung des Reichstags vom 1. Mai 1872).

Erfreulich gestaltete sich unter Bismarck-Delbrück die Entwickelung auf dem Gebiete der sonstigen Finanzentwürfe; die Gesetze über das Münz-**) und Bankwesen,***), den Invalidenfonds,†) das Reichspapiergeld,††) den Kriegsschatz†††) bleiben dauernde Denkmäler des Zusammenwirkens Bismarcks und Delbrücks mit einer groß angelegten und groß denkenden Partei. Alles ging natürlich auch hier nicht nach Wunsch ab; den Gesetzentwurf, betr. die Einrichtung und die Befugnisse des Rechnungshofs *†) legte z. B. Bismarck vier Mal dem Reichstag vor, in den Sessionen 1872, 1874,

*) In dem oben S. 41 mitgetheilten Wahlmanifest vom 26. Juni 1878 bemerkte Delbrück: „Sie erwarten von mir, daß ich eintreten werde für die Herstellung der finanziellen Selbständigkeit des Reichs, also für die Beseitigung der Matrikularbeiträge, und zwar auf dem Wege weiterer Ausbildung des Systems der indirekten Besteuerung. In diesen Erwartungen werden Sie sich nicht täuschen."

**) Gesetz vom 4. Dezember 1871, betr. die Ausprägung von Goldmünzen (R.G.Bl. S. 404), vorgelegt dem Reichstag von Bismarck am 5. November 1871; Gesetz über das Münzwesen vom 9. Juni 1873 (R.G.Bl. S. 233), vorgelegt dem Reichstag von Bismarck am 18. März 1873; Gesetz vom 6. Januar 1876 (R.G.Bl. S. 6) wegen Abänderung des Art. 15 des Münzgesetzes, vorgelegt dem Reichstag mittelst Schreiben Bismarcks vom 8. Dezember 1875.

***) Das sogen. Nothbankgesetz zur Verhinderung der Entstehung neuer Zettelbanken (Gesetz vom 27. März 1870, B.G.Bl. S. 51) legte Bismarck dem Reichstag am 15. März 1870 vor. Das eigentliche Bankgesetz (Gesetz vom 14. März 1875, R.G.Bl. S. 177) hatte Delbrück am 5. November 1874 in Vertretung des Reichskanzlers vorgelegt.

†) Gesetz vom 23. März 1873 (R.G.Bl. S. 117) vorgelegt dem Reichstag mittelst Schreiben Bismarcks vom 12. März 1873. (Abgeändert durch Gesetz vom 23. Februar 1876, R.G.Bl. S. 24.)

††) Gesetz vom 16. Juni 1870, B.G.Bl. S. 507. Wegen der Kassenscheine s. das Gesetz vom 30. April 1874 (R.G.Bl. S. 40).

†††) Gesetz vom 11. Nov. 1871 (R.G.Bl. S. 403).

*†) Durch das Gesetz sollte die Kontrole der Erhebung und der Verwendung der Einnahmen des Reichs definitiv geordnet und die Behörde, welche mit der Handhabung dieser Kontrole, sowie mit der Vorbereitung der durch den Bundesrath und den Reichstag auszusprechenden Entlastung zu betrauen ist, mit den dazu erforderlichen Befugnissen ausgestattet werden.

1874/75 und 1875/76.*) Das erste Mal wurde der Gesetzentwurf abgelehnt, das zweite und dritte Mal wurde er nur in erster Lesung verhandelt, das vierte Mal wurde er ganz ignorirt. Ein anderer Finanzentwurf, betr. die Verwaltung der Einnahmen und Ausgaben des Reichs,**) hatte dasselbe unfreundliche Loos; viermal brachte ihn Bismarck an den Reichstag, in den Sessionen 1873, 1874, 1874/75 und 1875/76.***) Das erste, zweite und dritte Mal wurde der Gesetzentwurf nur in erster Lesung verhandelt, das vierte Mal wurde er ohne Debatte zu Grabe getragen. Also acht Entwürfe ohne Resultat!

Auf sozialpolitischem und gewerblichem Gebiete wüßten wir nicht, daß es zu Auseinandersetzungen unter den beiden Staatsmännern über die damals schwebenden Fragen gekommen sei. Bismarck ließ auf diesen Gebieten Delbrück noch größere Freiheit als auf den bisher erwähnten. In Folge davon war die ganze damalige Sozialgesetzgebung von liberalem Geiste getragen.†) „Als leitender Grundsatz für die Entwickelung der wirthschaftlichen Zustände" — so heißt es in einer aus dem Jahre 1872 herrührenden amtlichen Denkschrift — „gilt unbestritten die Entfesselung der Erwerbsthätigkeit, weil die letztere nur in freier Kraftentfaltung volle Frucht für den Einzelnen, wie für das Ganze der Gesellschaft tragen kann. Wenn die Staatsbehörden, von richtiger Erkenntniß geleitet, nicht daran denken können, diesen obersten Grundsatz anzutasten, so leuchtet als selbstverständlich ein, daß ihre Fürsorge sich nur in Maßregeln offenbaren darf,

*) Das erste Mal am 8. April 1872, das zweite Mal am 5. Februar 1874, das dritte Mal am 29. Oktober 1874, das vierte Mal am 9. Dezember 1875.

**) Bisher fehlte es an einem solchen Gesetze, welches die etatsrechtliche Grundlage für die gesammte Thätigkeit des Rechnungshofs zu bilden geeignet war.

***) Die Uebersendungsschreiben Bismarcks an den Reichstag datiren vom 18. Mai 1873, 5. Februar und 29. Oktober 1874 und 9. Dezember 1875.

†) So druckte die halbamtliche Provinzial-Correspondenz zu Anfang des Jahres 1869 beifällig eine Reichstagsrede des Abgeordneten Braun-Wiesbaden ab, worin es am Schlusse heißt: „Ich weiß kein anderes Mittel für die betreffenden Klassen (scil. die Arbeiter) für deren Wohl wir uns interessiren, als daß sie nicht auf Staatshülfe oder fremde Hülfe warten, sondern daß sie ihren sittlichen Ernst, ihre Willenskraft und ihre geistige Leistungsfähigkeit zusammenraffen und sagen: Hilf dir selbst." Und bei einer Besprechung des Programms der sozialdemokratischen Partei unter Bebel und Liebknecht und der unter Schweitzers Führung stehenden Lassalleaner kam die Provinzial-Correspondenz am 11. August 1869 zu dem Schlusse: „Beide arbeiten auf eine völlige Umwälzung aller staatlichen und wirthschaftlichen Verhältnisse hin und glauben in dem allgemeinen Stimmrecht und in der Leichtgläubigkeit der Massen die wirksamen Hebel gefunden zu haben; beide werfen der arbeitenden Bevölkerung in dem verlockenden Köder des Staatskredits und der Staatsunterstützung ein Versprechen hin, welches sich überhaupt nicht verwirklichen läßt und dessen Ausführung schon in den ersten Versuchen immer zur Zerrüttung führt."

welche mit den Lebensbedingungen gewerblicher Freiheit vereinbar sind. Es sind deshalb ihre Aufgaben im Wesentlichen darauf beschränkt, aushelfend einzutreten, wo die freie Verwerthung der Erwerbskraft behindert oder gelähmt wird, den Mißbrauch der gewährten Freiheit abzuwehren und endlich durch wohlwollende Unterstützung alle Bestrebungen zu fördern, welche aus dem wirthschaftlichen Leben des Volks heraus gegen die Uebelstände der gewerblichen Entwickelung ankämpfen."*)

Die einschlägige Gesetzgebung war an Früchten reich und umfaßte die verschiedensten Materien zur Erfüllung der in der Reichsverfassung vorge-

*) Die Denkschrift fährt fort: „Zum Schutze der Arbeiter gegen die Nachtheile, welche aus dem Wettkampfe der völlig freigelassenen Erwerbsthätigkeit naturgemäß erwachsen, hat die preußische Gesetzgebung bereits Bestimmungen getroffen, welche sich in der Erfahrung bewährt und deshalb unter allgemeiner Zustimmung auch ihren Weg in die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich gefunden haben. Es ist in der Gewerbeordnung durch eine Reihe von Vorschriften darauf Bedacht genommen, Lehrlinge und jugendliche Arbeiter gegen übermäßige Anspannung ihrer Kräfte zu sichern, unter welcher ihre körperliche und geistige Entwickelung verkümmern müßte. Auch in Betreff der Sonntags-Arbeit sind wohlthätige Beschränkungen vorgeschrieben, so daß zum Arbeiten an Sonn- und Festtagen, vorbehaltlich besonderer Vereinbarungen in Dringlichkeitsfällen, Niemand verpflichtet ist. Durch andere Bestimmungen der Gewerbeordnung ist den Eigenthümern gewerblicher Anstalten aufgegeben, für Einrichtungen Sorge zu tragen, welche zur Sicherung der Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendig sind. Auch ist durch das Gesetz vorgeschrieben, daß die Arbeiter ihren Lohn in richtiger Baarzahlung erhalten und gegen Uebervortheilungen geschützt werden. Endlich sind auch noch durch ein besonderes Gesetz Vorkehrungen getroffen, um für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken ꝛc. vorkommenden Tödtungen und Körperverletzungen angemessenen Schadenersatz herbeizuführen. Eine ganz besonders fürsorgliche und eingreifende Theilnahme ist in Preußen der Einrichtung von Kassen zugewendet worden, welche unmittelbar zur Abwendung oder Erleichterung von Nothständen unter der Arbeiterbevölkerung dienen. Das Sparkassenwesen, vom Staate angeregt und gefördert, hat überall einen bedeutenden Aufschwung genommen und sich als ein überaus wirksames Mittel zur Hebung des Arbeiterstandes erwiesen. Für die Aufgaben der Unterstützung bei Eintritt von Krankheit und Arbeitsunfähigkeit haben zunächst auf dem Gebiete des Bergbaus die preußischen Knappschaftskassen das Muster von Einrichtungen geschaffen, deren Zweckmäßigkeit Anerkennung und vielseitige Nachahmung gefunden hat. Die leitenden Grundsätze für derartige gewerbliche Hülfskassen bestehen in dem Zwangsbeitritt der Arbeitnehmer und der Beitragspflicht der Arbeitgeber; sie haben die Bedenken, welche im Allgemeinen jedem staatlichen Zwangseingriff in die wirthschaftlichen Verhältnisse entgegenstehen, zum Schweigen gebracht, weil sie nicht blos zur Hebung von Nothständen, sondern auch zur Herstellung eines sittlichen Bandes zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern erfolgreich beitragen. Außerdem sind überall die Behörden mit Schutz und Förderung eingetreten, wo aus freier Bewegung Genossenschaften für die Beschaffung von Lebensbedürfnissen, für die Erleichterung des Kredits, für die Vorsorge gegen Alter, Krankheit und Sterbefälle gegründet wurden, falls die erforderlichen Bürgschaften vorhanden waren, daß es sich um die Erreichung wirthschaftlicher und sittlicher Zwecke, nicht um die Ausbeutung und Verführung der Arbeitermassen handelte."

sehenen legislatorischen Aufgaben. Hervorgehoben seien: die Gesetze über das Gewerbe-,*) Genossenschafts-**) und Hülfskassenwesen,***) das Recht der Eheschließung†) und des Unterstützungswohnsitzes,††) die Beschlagnahme des Arbeits- und Dienstlohns,†††) die Anfänge der Arbeiterschutzgesetzgebung,*†) die Regelung der Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken 2c. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen,**†) die Regelung der Schuldhaft,***†) Einschränkung

*) Die Vorlage Delbrücks vom 7. April 1868 blieb zunächst bis auf das Nothgesetz vom 8. Juli 1868 (B.G.Bl. S. 406) unerledigt; demnächst erneute Vorlage der Gewerbeordnung durch Bismarck am 4. März 1869, Gesetz vom 21. Juni 1869 (B.G.Bl. S. 245). Spätere Versuche in Betreff einer Abänderung der Gewerbeordnung mißlangen. Zu vgl. das Schreiben Bismarks an den Reichstag vom 18. Juni 1873 wegen Einbringung der Gesetzentwürfe a) betr. die Abänderung der Gewerbeordnung (Regelung des Verfahrens und der Behörden in gewerblichen Streitigkeiten, Vervollständigung der Bestimmungen über den Kontraktbruch der Arbeiter, Anwendung der Gewerbeordnung auf das Bergwesen), und b) betr. die Bestrafung der Kontraktbrüchigkeit der land- und forstwirthschaftlichen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Beide Gesetzentwürfe blieben im Reichstag unerledigt; der unter a genannte wurde unterm 10. Februar 1874 in den Hauptprinzipien dem Reichstag neuerdings vorgelegt, hatte aber auch dieses Mal daselbst kein besseres Schicksal.

**) Gesetz vom 4. Juli 1868 (B.G.Bl. S. 415).

***) Gesetz über die eingeschriebenen Hülfskassen, dem Reichstage vorgelegt durch Delbrück am 27. Oktober 1875.

†) Vorlage Bismarcks vom 21. März 1868, Gesetz vom 4. Mai 1868 (B.G.Bl. S. 149).

††) Schreiben Bismarcks vom 14. Februar 1870, Gesetz vom 6. Juni 1870 (B.G.Bl. S. 360).

†††) Schreiben Bismarcks vom 4. März 1869, Gesetz vom 21. Juni 1869 (B.G.Bl. S. 242).

*†) In der Gewerbeordnung enthalten, vgl. S. 51 Note *. Wegen der im Jahre 1874 beginnenden Bestrebungen, den Frauen und den Minderjährigen einen größeren Schutz in den Fabriken zu gewähren (Veranstaltung einer Enquete), vgl. die Provinzial-Correspondenz vom 23. September 1874.

**†) Schreiben Bismarcks an den Reichstag vom 28. März 1871, Gesetz vom 7. Juni 1871 (R.G.Bl. S. 207). Vgl. den Artikel der Provinzial-Correspondenz vom 15. September 1869: „Die Verpflichtung zum Schadensersatz bei Unglücksfällen im Bergwerksbetrieb." Dieses bedeutsame Gesetz, das nur in der Ausführung Mängel zeigte, sonst aber sich mit dem Kern unserer jetzigen Unfallversicherung deckt, verdankt seine Entstehung nicht etwa der Initiative Bismarcks oder Delbrücks, sondern der des nationalliberalen, dem Kanzler allerdings nahe stehenden Abgeordneten Dr. Biedermann in Leipzig. Der Reichstag fand den ihm von dieser Seite dargebotenen legislatorischen Gesichtspunkt so gesund und beherzigenswerth, daß er den Antrag Biedermann auf Erlaß gesetzlicher Bestimmungen über Schadensersatz von Privatpersonen bei nicht von ihnen verschuldeten Unglücksfällen auf Eisenbahnen, in Fabriken und Bergwerken am 24. April 1868 dem Bundeskanzler zur thunlichsten Berücksichtigung überwies. Das hierauf im Reichstag von der Regierung eingebrachte Haftpflichtgesetz wurde mit ebensoviel Sachkenntniß als Eleganz von dem Geh. Ober-Justizrath Falk und dem Geh. Ober-Bergrath Dr. Achenbach

der Spielbanken,*) Markenschutz,**) und über die Sicherung des geistigen Eigenthums in verschiedener Richtung. Auch die in Folge eines Antrags des Bundeskanzlers vom Bundesrath veranstaltete Enquete über das Hypothekenbankwesen (hauptsächlich die Hebung des landwirthschaftlichen Kredits bezweckend) ist hier zu erwähnen.***)

Da es in den Kreisen der Regierung, welche Bismarck gewähren ließ, als Lehrsatz galt, daß der Staat auf dem Gebiet der sozialen und wirthschaftlichen Entwickelung nicht direkt und bestimmend eingreifen, sondern nur eine mittelbare, anregende und höchstens regelnde Wirksamkeit üben könne,†) so versteht sich von selbst, daß Alles was an Staatssozialismus erinnerte, damals streng verpönt war. Die großen uns heute bewegenden Fragen von der Normirung des Arbeitstags, der Festsetzung und Sicherung des Arbeitslohns, der Betheiligung des Arbeiters an dem Gewinn mittelst Staatshülfe, der Versicherung der Arbeiter gegen Noth im Alter und Elend wurden nur aufgeworfen, um ihren vollständigen Mangel an Berechtigung bezw. die Unmöglichkeit ihrer Ausführung darzulegen. Die oben erwähnte Denkschrift aus dem Jahre 1872 fand sich mit diesen Postulaten wie folgt ab:

„Freilich haben verblendete Arbeitermassen und ihre Wortführer viel weitergehende Forderungen an die Fürsorge und die Beihülfe des Staats gerichtet. Sie rufen das Einschreiten der Behörden an, um ihre Ansprüche auf Verkürzung des Arbeitstags und Erhöhung des Arbeitslohns durchzufechten; sie wünschen, daß die Staatsobrigkeit dahin wirke, ihnen neben ihren Arbeitslohn auch noch an dem Gewinn der gewerblichen Unternehmungen, für die sie beschäftigt sind, einen Antheil zu sichern; sie verlangen endlich auch, daß der Staat sein Vermögen oder seinen Kredit einsetze, um gewerbliche Unternehmen zu gründen, deren Gewinn den Arbeitern zufallen soll. Solchen Forderungen gegenüber hat der Staat sich grundsätzlich ablehnend verhalten müssen, weil dieselben über die Grenzen seiner Befugnisse und seiner Aufgaben hinausgehen. Es ist eine von allen sachverständigen und erfahrenen Männern anerkannte Wahrheit, daß der Staat

---

aus dem Handelsministerium vertheidigt. Ihrem erfolgreichen parlamentarischen Auftreten verdankten dieselben die ihnen demnächst von Bismarck angebotenen Ministerportefeuilles.

***†) Vorlage Bismarcks vom 9. Mai 1868, Gesetz vom 29. Mai 1868 (B.G.Bl. S. 237).

*) Gesetz vom 1. Juli 1868 (B.G.Bl. S. 367).

**) Gesetz vom 30. November 1874 (R.G.Bl. S. 143), vorgelegt dem Reichstag mittelst Schreiben Bismarcks vom 29. Oktober 1874.

***) Bismarck interessirte sich lebhaft für diese Frage, indessen gelang es demselben nicht, die der Regelung entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen.

†) Nordd. Allgem. Ztg. vom 12. August 1873 Nr. 186. Man vergleiche auch den „Gegen die Irrlehren des Sozialismus" überschriebenen Artikel der Provinzial-Correspondenz vom 30. September 1874.

nur die Privat-Erwerbsthätigkeit lähmen und alle wirthschaftlichen Verhältnisse in tiefe Zerrüttung stürzen würde, wenn er seine Mittel und seinen Kredit für gewerbliche Unternehmungen im großartigen Maßstabe aufbieten oder sich zu einem Eingriff in die Regelung der Preise und Lohnsätze hergeben wollte."

Bismarck trat auf sozial-politischem Gebiete zu Zeiten Delbrücks äußerlich fast gar nicht hervor. Nur drei Mal griff er in die Sache ein, zuerst im September 1871, als er in Gastein gemeinschaftlich mit Beust Maßregeln zur Bekämpfung der sozialen Uebel in Berathung zog, sodann im Oktober des darauf folgenden Jahres, als er seinen Vertrauten, den Geh. Rath Wagener als Kommissar nach dem Kongreß der sogen. Katheder-Sozialisten in Eisenach entsandte, endlich im Jahre 1873 durch Bethätigung lebhaften Interesses an den damaligen Regierungsberathungen über die ländliche Arbeiterfrage.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hatte ebenso, wie auf allen anderen Gebieten des Erwerbslebens, die Macht der privatwirthschaftlichen Thätigkeit so überhand genommen, daß sie die Sphäre der staatlichen Wirksamkeit beengte und beschränkte und das öffentliche Verkehrswesen fast vollständig in den Dienst von finanziellen Privatinteressen stellte. Gegen die Vereinigung dieser Interessen, die sich zu einer Art Privatmonopol auszubilden drohte, war der Staat ohnmächtig. Es kam hinzu, daß auch bei der Konzessionirung neuer Eisenbahnunternehmungen Uebelstände sich bemerkbar machten, welche auf die Nothwendigkeit, das öffentliche Verkehrsleben, so weit thunlich, der Privatspekulation zu entziehen, hinwiesen.*)

Die Begründung des Reichs, dessen Beaufsichtigung nach der Verfassung auch das Eisenbahnwesen unterliegen sollte, und welchem auch in seinen Gliedern eine einheitliche Verwaltung der Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs vorbehalten war, ließ die Uebelstände und Nachtheile der Zersplitterung des Eisenbahnwesens nur noch deutlicher empfinden und gab dem Reichskanzler den Anstoß zu dem Gedanken einer Eisenbahnreform, deren Ziel sich auf den Erwerb aller Eisenbahnen für das

*) Am 5. März 1873 schrieb die Prov.-Corresp.: „Die Konzessionirung von Eisenbahnen und die bisherige Handhabung derselben hat bei den Verhandlungen im Abgeordnetenhause bekanntlich lebhafte Angriffe erfahren. Die Staatsregierung hat sich namentlich auf Anregung und Antrieb des Fürsten Bismarck mit den betreffenden Fragen im Laufe der letzten Wochen eingehend beschäftigt. Auf den Antrag des Staatsministeriums hat Se. Majestät der Kaiser und König zunächst angeordnet, daß alle Anträge auf Konzessionirung von Eisenbahnen in Gemäßheit älterer, im Jahre 1838 erlassener, nachher aber in gewissem Maße außer Uebung gekommenen Bestimmungen künftighin ohne Ausnahme der Prüfung und Bewilligung oder Ablehnung des gesammten Staatsministeriums unterliegen sollen."

Reich richtete.*) Die Möglichkeit der Bewirthschaftung eines so großen Eisenbahnkomplexes schreckte ihn nicht. Den Einwand, daß Beschwerden über Eisenbahnmißbräuche bei Durchführung des Projekts ausgeschlossen seien, ließ er nicht gelten; der Rückschritt in der Rentabilität und die ungemessenen Vortheile der Privatdirektionen der Bahnen seien ein Grund mehr, die Bahnen zum gemeinschaftlichen Staatseigenthum zu machen.

Während die preußischen Kammern das ihrige thaten, um die Verwirklichung des Reichseisenbahnprojekts zu ermöglichen, auch das Ausland den Kanzler wegen seines neuen reformatorischen Gedankens bewunderte,**) suchten seine Gegner dasselbe durch die Ausstreuung zu Falle zu bringen, daß Delbrück mit Rücksicht darauf seine Entlassung genommen habe.***) Dieses Gerücht entbehrte jeder Begründung. Bismarck hat dies selbst mit dem Zusatze bezeugt, daß er diese Frage wie jede andere, auch die bedeutendste, lieber vertagt, als zum Anlasse von Delbrücks Rücktritt hätte werden lassen.†) Alle in dieser Beziehung kursirenden Gerüchte gehörten in das Reich der Fabel.††) Delbrück hat sein Abschiedsgesuch formell mit Gesundheitsrück-

*) Hinter diesem großen Projekt müssen anderweitige gleichzeitige Bestrebungen Bismarcks auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zurücktreten; wir erwähnen hier seine Bemühungen in Betreff der Gotthard-Eisenbahn, der Errichtung des Reichs-Eisenbahn-Amts, einleitende Schritte in Betreff der Eisenbahn-Tarif-Reform.

**) Das englische Blatt Globe, der russische Golos und die französische Presse wetteiferten in der sympathischen Aufnahme des Bismarckschen Eisenbahnprojekts. Auf die betreffenden Artikel ist hingewiesen in der Post vom 1. und 4. April und 3. Mai 1876, Nr. 79, 86 und 104.

***) Man vgl. besonders den Aufsatz: „Die Stellung des Fürsten Bismarck und des Ministers Delbrück zur Reichseisenbahnfrage" in Hirths Annalen des Deutschen Reichs, Jahrgang 1876, S. 974—980.

†) Bemerkungen Bismarcks im Abgeordnetenhause am 26. April 1876 in Erwiderung auf eine Richtersche Rede.

††) Schon beinahe zur Legende ist folgende Darstellung geworden: „Delbrück hatte dem Reichskanzler gegenüber geäußert, er habe große Bedenken gegen das Maybachsche Reichseisenbahnprojekt, welches sich auf ein Monopol zuspitze. Der Fürst nahm das mit Lächeln entgegen, indem er bemerkte: „Nun ja, das kann ich mir denken; — aber Sie können sich vollständig beruhigen, die Sache fällt ja nicht in Ihr Ressort." Delbrück ging nach Hause, speiste mit seiner Gemahlin — er war damals erst kurze Zeit verheirathet — in bester Laune zu Mittag, und dann sagte er: „Mein liebes Kind, nun wollen wir gehen und uns eine Wohnung aussuchen." — „Wozu?" meinte Frau Delbrück, „wir haben ja unsere Dienstwohnung." Herr Delbrück erwiderte, gerade diese wolle er verlassen. Am anderen Tage war die Wohnung gemiethet, und Delbrück hatte seinen Abschied in der Tasche." Diese Erklärung ist von Anfang bis zu Ende aus der Luft gegriffen. Eine Sprache, wie die mitgetheilte, führt Bismarck nicht einem Kollegen gegenüber, den an sich zu fesseln sein hauptsächliches Bestreben war; und außerdem gehörte das Reichseisenbahnprojekt allerdings in das Ressort Delbrücks, bezw. des Reichskanzler-Amts, woselbst es damals in Gemeinschaft mit den preußischen Ressortministern bearbeitet wurde.

sichten motivirt;*) daß diese Motivirung den Kern der Sache nicht traf, war allerdings öffentliches Geheimniß.**) Delbrück trennte sich von Bismarck, weil er voraussah, daß es mit ihm aus Anlaß der handelspolitischen bezw. der wirthschaftlichen Fragen unvermeidlich zum Bruch kommen werde, und weil er die Anzeichen einer neuen Aera, die ihn später doch gleich Camphausen weggespült hätte, täglich beobachten konnte; die Meinungsverschiedenheiten mit dem Chef werden häufiger als früher aufgetreten sein, der Kanzler wird seine Ansicht zäher vertreten haben als ehedem, Männer von der anderen Richtung, wie v. Kardorff, v. Varnbüler, wird er häufiger und intimer in seinen Verkehr gezogen haben; die Vorträge werden seltener und weniger vertrauensvoll geworden, die anderweite Strömung, welche gerade in der Eisenzollfrage Allerhöchsten Orts sich geltend machte,***) wird Delbrück nicht unbekannt geblieben sein. Hierzu kam vielleicht die Einsicht, gerade in dieser Frage doch zu ungestüm und taktisch nicht ganz richtig vorgegangen zu sein.

Auch im eigenen Hause — dem Reichskanzler-Amt — hatte sich übrigens Manches zugetragen, was Delbrück nicht gefallen mochte. Er hatte es erleben müssen, wie sich sein mit größter Energie und Thatkraft erkämpfter Einfluß von Jahr zu Jahr verminderte und wie das von ihm zu so viel Glanz und Ansehen gebrachte Reichskanzler-Amt in seinen Attributen immer mehr zusammenzuschrumpfen drohte.†) Nun soll aber die Minderung der amtlichen Machtbefugnisse eine Sache sein, die sich auch weniger ehr-

*) Man vgl. die Erklärungen Bismarcks im Reichstag in der Sitzung vom 1. Dezember 1881 bei Berathung des Etats für den zu errichtenden Volkswirthschaftsrath, und im Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 26. April 1876, endlich die von dem Rücktritt Delbrücks handelnden Artikel der Nordd. Allg. Ztg. vom 17. Januar 1881 Nr. 26 und der Prov.-Corresp. vom 26. April 1876.

**) Aeußerungen verschiedener Blätter über den Rücktritt Delbrücks unter Hineinziehung des Reichskanzlers s. in der Post vom 27., 28. und 29. April 1876, Nr. 99, 100, 101. Schon im Jahre 1875 hatte Delbrück seine Entlassung gefordert, er wurde von dem Kanzler nur mit großer Mühe bewogen, sein Gesuch zurückzuziehen.

***) Daß die einseitige Freihandelspolitik sich Allerhöchsten Orts keines Beifalls erfreute, war Delbrück kein Geheimniß geblieben. Die Reminiszenz, daß Kaiser Wilhelm schon als Prinz von Preußen schutzzöllnerische Tendenzen verfolgte, ist erst später veröffentlicht worden. Vgl. den aus der Elberfelder Ztg. übernommenen Artikel der Nordd. Allg. Ztg. Nr. 188 vom 12. August 1878.

†) Wer die Behördenentwickelung im Reich verfolgt hat, weiß, daß das heutige Reichsamt des Innern nur mehr ein Schatten des Reichskanzler-Amts ist; dieses Amt war, aus kleinsten Verhältnissen sich entwickelnd, sogar dem Reichskanzler gegenüber zu einer Macht geworden. Alle Fäden der Reichsverwaltung liefen in demselben zusammen; es war Büreau des Bundesraths, Reichskanzlei, Reichsschatz-, Reichshandels-, Reichsjustiz-, Reichseisenbahn-Amt, Reichspost- und Telegraphenamt, Reichsamt des Innern, Ministerium für Elsaß Lothringen; selbst das Konsulatswesen wurde einige Jahre dort bearbeitet. In Fragen der Handelspolitik verkehrte Delbrück direkt mit

geizige Minister nur mit Widerwillen gefallen lassen.*) Delbrück wollte jedenfalls nicht „en baisse“ gehen.

Man sieht, der inneren Gründe für den Rücktritt gab es für Delbrück genug. Für ihn war jetzt die Frage, die ruhmreiche Stellung mit Ehren verlassen, oder in heißen Kämpfen mit dem Kanzler und dem Parlament noch kurze Zeit im Amte bleiben, um dann, sicherlich nicht ohne geschwächtes Ansehen, der Macht der Verhältnisse doch weichen zu müssen. Als weitblickender Mann wählte Delbrück das erstere. —

Als Schlußresultat vorstehender Ausführungen ergiebt sich, daß man aus der Amtsperiode Delbrücks in eine Darstellung der Wirthschaftspolitik Bismarcks nur jene Akte aufnehmen darf, bei denen unzweifelhaft eigene Gedanken des Letzteren zu Tage treten. Es scheiden demnach z. B. alle jene von Bismarck paraphirten Schreiben aus, welche im Reichskanzler-Amt entworfen und von Delbrück in der Angabe gegengezeichnet worden sind, gleichviel, ob dem Kanzler darüber Vortrag erstattet worden ist, oder nicht, denn heutzutage könnten selbst die Betheiligten nicht mehr feststellen, ob der Vortrag nur zur Orientirung des Chefs gedient, ob er sich etwa nur auf formelle Punkte erstreckt hat und ob bei der materiellen Entscheidung der Reichskanzler oder sein spiritus rector in den inneren Fragen mit seiner Ansicht durchgedrungen ist.**) Der für unsere Sammlung verwerthbare Stoff schwindet in Folge dessen für diese Periode allerdings erheblich zusammen, dafür sind wir aber sicher, daß wir Bismarck nicht mit fremden Federn schmücken.

In den wirthschaftlichen Ressorts waren bis zum Abgang Delbrücks in dem preußischen Ministerium seit 1862 folgende Veränderungen vorgegangen: Juli 1866 Ersetzung des Finanzministers von Bodelschwingh durch von der Heydt; Oktober 1869 Ersetzung des Letzteren durch Camphausen;

---

den im Auslande befindlichen deutschen Diplomaten, und ebenso mit den in Berlin akkreditirten fremden Botschaftern und Gesandten.

*) Bismarck erzählte seine in dieser Beziehung gemachten wunderlichen Erfahrungen in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März 1878. Die Zerschlagung des Reichskanzler-Amts hatte Bismarck schon in der Sitzung des Reichstags vom 1. Dezember 1874 angekündigt.

**) Wir haben deshalb beispielsweise in die Sammlung nicht aufgenommen: den Erlaß Bismarcks an den Königlichen Gesandten in Wien vom 4. Januar 1868, betr. die Schwierigkeiten in dem Fortgang der Verhandlungen mit Frankreich über das handelspolitische Verhältniß Mecklenburgs (in Aegidis Staatsarchiv Bd. 14), den Erlaß Bismarcks vom 17. Januar 1868 an den Königlichen Gesandten in Wien, betr. neue Schwierigkeiten in den Verhandlungen mit Frankreich in derselben Frage (a. a. O. abgedruckt), den motivirten Antrag Bismarcks an den Bundesrath vom 10. Dezember 1868, betr. die Reform der Patentgesetzgebung (abgedruckt in den Annalen des Norddeutschen Bundes, Jahrg. 1869, 1. Heft) und zahlreiche analoge, an den Bundesrath gerichtete Schreiben Bismarcks.

1873 Ersetzung der Minister für Landwirthschaft und für Handel von Selchow und Graf Itzenplitz durch den Grafen Königsmarck und Achenbach; 1875 Uebernahme des landwirthschaftlichen Ministeriums durch Friedenthal.

Erwähnen wir schließlich noch, daß Fürst Bismarck vom 21. Dezember 1872 bis 9. November 1873 in dem Präsidium des preußischen Staatsministeriums durch den Grafen Roon ersetzt wurde. Die Nachricht von der Ablösung Roons durch Bismarck begleitete die Provinzial-Correspondenz mit den Worten: „Der Präsident des Staatsministeriums wird der preußischen Verwaltung auch ferner Ziel und Richtung in Uebereinstimmung mit den Aufgaben der allgemeinen Politik anweisen."

Ueberſehen wir nunmehr nach dieſer orientirenden Einleitung, was aus der Periode Delbrück von wirthſchaftlichen Kundgebungen Bismarcks im Einzelnen vorliegt.

11. März 1867. Bei der Generaldiskussion über die norddeutsche Bundesverfassung tritt Bismarck für die Reorganisation des Zollvereins durch Beseitigung des Veto der süddeutschen Regierungen ein.

3. und 4. Juni 1867. Konferenzen des Kanzlers mit den Ministerpräsidenten von Bayern, Württemberg, Baden und Hessen wegen Uebertragung der Gesetzgebung in Zollvereinssachen auf ein gemeinschaftliches Zollparlament. Abschluß der Verhandlungen durch die Uebereinkunft vom 4. Juni 1867.*)

26. Juli 1867. Verfassung des Norddeutschen Bundes. B.G.Bl. S. 1.**)

10. Okt. 1867. Reichstagsrede über seine Bemühungen um das Zustandekommen der preußischen Hypothekengesetzgebung. Bei Begründung von Hypothekenbanken sei eine Staatsunterstützung nicht beabsichtigt. Die Fesseln der bisherigen Hypothekengesetzgebung schädigten den Grundbesitzer in höherem Maße, als die Beschränkungen in der Höhe des Zinsfußes.

*) In die Mitte Okt. 1867 fallen weitere Verhandlungen Bismarcks mit dem bayerischen Ministerpräsidenten über eine Modifikation der Zollvereinsverträge im Sinne eines bayerischen Sonderwunsches. Wegen Erledigung dieser letzten Zollvereinskrisis vgl. die Artikel der Prov. Korrespondenz vom 6. u. 13. Nov. 1867.

**) In wirthschaftlicher Beziehung bedeutete das Zustandekommen des Bundes einen bedeutsamen Fortschritt in sofern, als eine Reihe wirthschaftlicher Materien (vgl. Art. 4 Ziff. 1—15) erst von jetzt ab für den größten Theil von Deutschland gemeinschaftlich geregelt werden konnte. Ueber das Eisenbahnwesen brachte die Verfassung in Abschnitt VII (Art. 41—47) einschneidende Bestimmungen; die Zerfahrenheit des deutschen Post- und Telegraphenwesens war mit einem Schlage beseitigt (vgl. Abschnitt VIII Art. 48 bis 52). Es bleiben noch zu erwähnen die Abschnitte IX über Marine und Schiffahrt (Art. 53—55), X über Konsularwesen (Art. 56), XII über Reichsfinanzen. Durch die Verfassung hatte sich endlich der kündbare Vertrag, auf dem die deutsche Zolleinigung bisher beruhte, wenigstens für den größten Theil von Deutschland in eine Bestimmung der Bundesverfassung verwandelt (Art. 33), ferner war dem Bunde die Gesetzgebung über das gesammte Zollwesen, über die Besteuerung des im Bundesgebiete gewonnenen Salzes und Tabaks, bereiteten Branntweins und Bieres, sowie des aus Rüben oder anderen inländischen Erzeugnissen dargestellten Zuckers und Syrups eingeräumt worden (Art. 35).

26. April 1869. Reichstagsrede über die Branntweinsteuer.*)

Hinweis auf das Bedürfniß der Eröffnung neuer Geldquellen zur Beseitigung der in den Bundesfinanzen eingetretenen Stockungen.**) Motivirung der außer der Branntweinsteuer noch beabsichtigten, mannigfachen Steuervorlagen***) (des sogen. Steuerbouquets) einmal mit dem Wunsche, im nächsten Budget ein Defizit zu vermeiden, sodann „aus der Abneigung, irgend eine Klasse, irgend einen Erwerbszweig zu beeinträchtigen"; die Regierung verlange nicht mehr, als was sie brauche. Für alle Verhältnisse, die nicht der staatlichen Gesammtkräfte zu ihrer Pflege nothwendig bedürfen, bleibe das Geld immer besser in der Tasche des Steuerpflichtigen; wenn die Regierung irgend in der Lage sei, es da lassen zu können, so finde es dort die fruchtbarste Verwendung. Bereitwilligkeit, statt der vorgeschlagenen auch andere Steuern annehmen zu wollen, „die weniger drückend für die Wohlfahrt des Landes, weniger belastend für einzelne Klassen, weniger ungerecht in ihrer Vertheilung wirken".

Ablehnung der Branntweinsteuer im Reichstag.

21. Mai 1869. **Reichstagsrede, betr. die Vorzüge der indirekten Steuern. Steuern auf die ersten Lebensbedürfnisse, Brot und Salz. Die Grundlagen einer rationellen Steuer. Die Stempel- und Quittungssteuer. Inopportunität der Einführung indirekter Steuern blos für Preußen. Die Grundsteuer kein Objekt für Steuerzuschläge.**

[Empfehlung der Börsen-†) und Braumalzsteuer.††)] „Mir schwebt das

*) Der Entwurf beabsichtigte, die bestehende Branntweinsteuer um 33⅓ Prozent zu erhöhen, und die Fabrikatsteuer in der Art einzuführen, daß jedem Brenner, wenn er gewisse Bedingungen (§§. 30—37) erfüllte, freigestellt war, die Besteuerung des Fabrikats zu wählen. Die Fabrikatsteuer war dabei nach einer fallenden Skala so abgemessen, daß der Uebergang zu derselben nur sehr allmälig erfolgen sollte. Für diese Steuervorlage übernahm Bismarck im Laufe der parlamentarischen Diskussion die volle Verantwortung.

**) Am 19. Mai 1869 hatte Delbrück im Auftrage Bismarcks dem Reichstag eine Denkschrift des preußischen Finanzministers vorgelegt, in welcher die Nothwendigkeit einer Erhöhung der eigenen Einnahmen des Nordd. Bundes vom Standpunkt der preußischen Finanzverwaltung nachgewiesen war.

***) Am 12. Mai 1869 hatte Bismarck dem Reichstag außerdem noch Gesetzentwürfe wegen Einführung einer Börsensteuer und wegen einer Reform der Braumalzsteuer vorgelegt. Nach den Zeitungen hatte derselbe bei dem Bundesrath auch noch eine Besteuerung des Leuchtgases beantragt; diese Vorlage gelangte aber nicht an den Reichstag, scheint also im Bundesrath keinen Anklang gefunden zu haben.

†) Die Börsensteuer sollte die im Handelsverkehr, besonders im Börsen- und Bankverkehr vorkommenden Geschäfte und Werthpapiere, welche bisher von jeder Stempelabgabe frei waren, einer mäßigen Abgabe (von 1 Silbergroschen für jeden Schlußschein u. s. w.) unterwerfen.

††) Die Vorlage in Betreff der Braumalzsteuer hatte den Zweck, die bisherige Besteuerung des Braumalzes von 20 Sgr. für jeden Zentner Malzschrot oder Getreideschrot fortan für das ganze Bundesgebiet auf den Betrag von Einem Thaler festzusetzen. Die Steuerhöhung wäre einer Erhöhung um ¾ Pfennig auf das Quart guten Bieres gleichgekommen.

System, in welches diese Steuern hineingehören, vollkommen klar vor; und wenn sie elastisch sind, wenn diese Steuern dehnbare Steuercadres sind, um so besser, um so mehr werden sie die Möglichkeit in sich tragen, dem Ziele näher zu kommen, welches mir dabei vorschwebt. Es ist das natürliche Ziel, welches ein Jeder als das seinige anerkennt, die Steuern so einzurichten, daß dieselbe Summe mit dem geringsten Druck für die Steuerpflichtigen aufgebracht wird. Es fragt sich nur: welche Steuern sind dies? Es sind im ganzen, wenigstens für die unvermögenden Volksklassen, nicht die direkten Steuern. An direkten Steuern kann Einer, der 100000 Thaler reines Einkommen hat, allerdings unter Umständen 80 Prozent Einkommensteuer bezahlen, aber ein Mann vermag nicht immer sein sogenanntes Kopfgeld — die niedrigste Stufe der Klassensteuer — zusammen zu bringen. Die direkten Steuern also, die mit einer gewissen eckigen Brutalität auf dem Pflichtigen lasten, mag er Vermögen haben oder nicht, rechne ich nicht zu den leichten. Ich kann auch nicht dazu rechnen die auf den ersten Lebensbedürfnissen ruhenden, auf Brot und Salz; und wenn ich mich darauf einlassen wollte, davon zu reden, wie grausam es wäre, dem armen Mann sein Pfeifchen Tabak oder den stärkenden Trank zu verkümmern, und ich wäre mir dabei bewußt, daß ich immer noch das Kopfgeld und die Brotsteuer von ihm fordere, so würde ich meinem innern Menschen gegenüber ehrlich genug sein, ihn zu fragen: was bezweckst Du eigentlich mit dieser Heuchelei? So lange wir noch das Brot besteuern, so lange wir noch den Kopfgroschen von dem einzelnen Mitglied der Tagelöhnerfamilie fordern, und dabei diejenigen Genüsse, die ich Jedermann gönne, auch dem ärmsten, denen er sich aber, wenn er nicht das Geld dazu hat, eine Zeit lang wenigstens zu entziehen vermag — gering oder gar nicht besteuern, so lange ist die Klage über die Mahl- und Schlachtsteuer und über die Kopfsteuer absolut berechtigt.

Die gegebenen Grundlagen einer Steuer in dem heutigen civilisirten Staate sind meines Erachtens diejenigen Genüsse, die massenhaft genug verbraucht werden, um einen finanziellen Ertrag zu geben, der sich über den Ertrag der sogenannten reinen Luxussteuern erhebt, die so wenige Steuerobjekte haben, daß sie kaum die Aufsichtskosten lohnen; es sind die massenhaft verbrauchten — Luxusgegenstände mag ich es nicht nennen, aber doch Genußmittel, als da ist: Bier, Branntwein, Wein, Tabak, Thee, Kaffee; das alles sind Gegenstände, die sich Einer augenblicklich einmal versagen kann, wenn ihm seine Kassenfonds dieselben nicht zugänglich machen. Es ist nicht wünschenswerth, aber es bleibt möglich, sie sich zu versagen. Viel schlimmer ist der daran, der seinen Groschen Kopfgeld nicht bezahlt, und er wird ihm abgepfändet, der die Miethssteuer nicht bezahlt, und er wird darum ausgepfändet, dem die Mahlsteuer das Brot vertheuert, nicht

so sehr durch die Höhe der Steuer, als durch den Mißbrauch in der Steigerung der Preise, für welche die Mahl- und Schlachtsteuer unter Umständen den Vorwand bietet. Der Mann kann sich nicht helfen, denn Brot muß er haben; Bier ist wünschenswerth, daß er es hat, aber wenn er es nicht hat, bleibt er wenigstens existenzfähig, wenn er es sich unter Umständen einmal versagt. Außerdem sind ja die Auflagen auf diese Gegenstände so geringfügig, daß sie sich im einzelnen Verbrauch in Pfennigbruchtheile verlieren, die ganz unberechenbar sind, die vielleicht einen Vorwand zur Preissteigerung einzelner Bedürfnisse liefern, aber keinen nothwendigen Zwang in dieser Richtung. Und in dieses System, wie es mir vorschwebt, passen nun alle diese systemlosen Steuern vollständig hinein, auch die Stempel- und Quittungssteuern, die darauf berechnet sind, das Kapital da, wo es zu einer papiernen Erscheinung kommt, wo es an die Oberfläche tritt, zu besteuern in einer wirksameren und zugleich in einer erträglicheren Weise, als es durch eine Einkommensteuer von der Höhe geschehen könnte, wie sie manchem Weltverbesserer vielleicht vorschwebt, der sich nicht klar macht, wie wenig reiche Leute es eigentlich giebt, und daß nur die Menge es bringt."

Indirekte Steuern für Preußen, auf die eventuell zurückgegriffen werden könnte, würden immer einen Nachtheil für den preußischen Verkehr gegenüber dem der anderen Bundesländer schaffen, „zum Beispiel wenn gewisse Geschäfte in Preußen stempelflichtig sind und in anderen Bundesländern nicht, so wäre das entschieden ein Nachtheil, den die Gerechtigkeit verbietet über Preußen zu verhängen."

Bei Zuschlägen zu den direkten Steuern zur Verhütung des Defizits würden die Klassen- und die Einkommensteuer und deren Surrogate, die Mahl- und Schlachtsteuer in Frage kommen, nicht auch die Grundsteuer, da die letztere mit dem Vermögen, welches der Steuerzahlende an seinem Grund und Boden besitzt, in gar keinem nothwendigen Verhältniß stehe. „Der Zuschlag würde unter Umständen nach dem Einkommen des Steuerzahlenden einen drei-, vierhundertfachen Prozentbetrag repräsentiren."

Ablehnung der Börsen- und Biersteuer im Reichstag.*)

21. Juni 1869. **Zollparlamentsrede, betr. die Empfehlung von Finanzzöllen, die besten Unterlagen derselben, darunter Petroleum.****)

„Ich glaube, daß unsere Zollgesetzgebung sich nach der Richtung hin

*) 26. Mai 1869. Die Prov.-Corresp. beklagt den Widerspruch der liberalen Partei gegen die Finanzvorlagen, und erblickt den Grund dieser Haltung in dem Bestreben, die Finanzlage zu benutzen, um höhere politische Rechte für das Parlament zu erringen.

**) Der im Jahre 1868 von dem Zollparlament abgelehnte Gesetzentwurf wegen Erhöhung des Petroleumzolls (15 Sgr. für den Zentner, vgl. S. 39) war demselben von Bismarck im Juni 1869 wieder vorgelegt worden.

ausbilden sollte, daß sie das Ideal reiner Finanzzölle*) vielleicht nicht erreicht, aber ihm doch näher strebt. Ich nenne es ein Ideal, weil es vielleicht thatsächlich unerreichbar sein wird. Daß dies Näherstreben nicht in jähen Fortschritten erfolge, welche die durch die bisherige Gesetzgebung gepflegte und geschützte vaterländische Industrie bloßstellen, dahin zu wirken ist unsere gemeinschaftliche Aufgabe. Ich kann mich nur dazu bekennen, daß wir jener Richtung überhaupt mit Schonung der berechtigten Interessen zustreben. Wenn wir aber Finanzzölle vorbereiten wollen, so müssen wir uns die richtigen Gegenstände für dieselben aussuchen, die für uns die besseren sind, und zu denen rechne ich unbedingt das Petroleum primo loco. Es ist dies einer der Verbrauchs-Gegenstände, welche nicht so absolut unentbehrlich sind wie Brot, Salz und Fleisch, die wir ja doch auch besteuern, und welche einen so ausgedehnten Verbrauch theils bereits haben, theils versprechen, daß schon eine mäßig darauf gelegte Steuer einen erheblichen Ertrag in Aussicht stellt. Solche Gegenstände, die einen weit verbreiteten Verbrauch haben, und die doch nicht so absolut nothwendig zur Existenz sind, daß ihre Abwesenheit unmittelbar einen des Einschreitens bedürftigen Nothstand erzeugen, sind meines Erachtens die eigentliche Unterlage für die Finanzzölle. Ich habe an einer andern Stelle**) andere genannt, aber das Petroleum gehört unzweifelhaft dazu. Die Zollgesetzgebungen und die Gesetzgebungen über die Steuern müssen nothwendig ineinandergreifen, und es ist Aufgabe der Zölle, sich nicht blos den Verkehrsbedürfnissen anzubequemen, sondern von dem Verkehr einen Theil der Mittel zu erhalten, welcher die zollverbündeten Staaten zu ihrem Haushalte bedürfen. Ich werde jedesmal von einem gewissen Bedauern ergriffen, daß wir nicht mit voller sachlicher Offenheit uns gegeneinander aussprechen, wenn ich gefühlvolle Klagen zu hören bekomme über den armen Mann, der sein Petroleum, sein Augenlicht, seine Intelligenz, der sein Pfeifchen Tabak besteuert sehen soll, aus demselben Munde, der sein „Ja" zur Besteuerung von Mehl, von Brot, unter Umständen von Feuerungsmaterial, von Fleisch und Salz ganz ohne Gewissensbedenken auf Kosten desselben armen Mannes ausspricht. Ich charakterisire lediglich

*) Hiermit stellte sich Bismarck vollständig auf die Seite der Delbrück-Camphausenschen Handelspolitik. Dieselbe bezweckte die fortschreitende Vereinfachung des Zolltarifs und die Erleichterung des Verkehrs und Verbrauchs im Zollverein durch zahlreiche Zollbefreiungen oder Ermäßigungen. Die Abnahme der Einträglichkeit des Tarifs war die unausbleibliche Folge dieser freihändlerischen Politik. Der Ausfall sollte im Interesse der Aufrechterhaltung einer gesunden Ordnung des Steuersystems durch Finanzzölle wieder ausgeglichen werden. Als Gegenstand eines solchen Finanzzolls hatten Bismarck und Delbrück vorgeschlagen: im Jahre 1868 Mineralöl und Tabak, 1869 Mineralöl, 1870 Kaffee (vgl. S. 39).

**) Vgl. S. 60.

die Richtung, in der wir die Zollgesetzgebung später fortzubilden beabsichtigen, und für das Einschlagen dieser Richtung ist es meines Erachtens das erste Erforderniß, daß Sie diejenigen Objekte zur Verzollung bewilligen, welche in erster Linie dazu geeignet sind, damit wir dahin kommen, andere Bedürfnisse, welche noch unentbehrlicher sind als Petroleum, die ersten Nahrungsmittel, die Heizung in unserem Klima, das Feuerungsmaterial, welches örtlich besteuert ist, zu entlasten, oder, wenn das nicht der Zollgesetzgebung obliegt, den Behörden der einzelnen Staaten und den Gemeinden die Möglichkeit schaffen, diese unentbehrlichen Gegenstände zu entlasten."

Ablehnung des Petroleumzolls im Zollparlament.

1. Okt. 1869. Bismarck erkennt in einem Schreiben an den Rheder Gustav Behn in Hamburg an, mit welcher Energie nach Ausweis kurz zuvor übersandter Aktenstücke der Adressat und seine Freunde „dafür gearbeitet haben, dem Versicherungswesen der deutschen Schiffahrt und des deutschen Seehandels in dem germanischen Lloyd eine vom Auslande unabhängige Grundlage zu schaffen"; Ausdruck des Wunsches, „daß deutsche Ausdauer und Geduld die großen äußeren Schwierigkeiten des Unternehmens glücklich überwinden werden."*)

25. Mai 1870. Reichstagsrede, betr. die Gotthard-Eisenbahn. Empfehlung der Reichssubvention; feste Stellungnahme in Bezug auf das Gotthard-Projekt, um endlich die Unschlüssigkeit, ob dieses oder das Splügen-Projekt realisirt werden solle, zu beseitigen.

Ges. vom 31. Mai 1870, B.G.Bl. S. 312.

9. Febr. 1871. Bismarck erklärt sich in Versailles in vertraulichem Gespräch gegen die Erwerbung von Kolonien.**)

16. April 1871. Verfassung des Deutschen Reichs. R.G.Bl. S. 63.***)

12. Mai 1871. Reichstagsrede, betr. den Erwerb der elsaß-lothringischen Bahnen (Reichseisenbahnen) und die Regelung des handelspolitischen Verhältnisses zu Frankreich.

„Wir haben das Bedürfniß gehabt, die Bahnen, welche der Gesellschaft der Ostbahn in Elsaß und Lothringen gehörten, für eine bestimmte Summe zu erwerben, indem es nicht thunlich erschien, diese überwiegend französisch

*) Bemerkungen Bismarcks im Reichstag am 24. Feb. 1870 in Betreff der isolirten Belassung Badens im Zollverein, und über die Errungenschaften auf dem Handels- und Zollgebiete (Beseitigung des liberum veto aus der Zollverfassung durch das Zollparlament, Herstellung einer wirthschaftlichen Einheit); desgl. ebendaselbst am 24. März 1870 zur Verhinderung, daß vor Erlaß des Bankgesetzes noch seitens einzelner Regierungen neue Zettelbanken konzessionirt werden.

**) Als von der Abtretung Pondicherys an Deutschland die Rede war, soll Bismarck ausgerufen haben: „Ich will auch gar keine Kolonien. Die sind blos zu Versorgungsposten gut . . . — diese Kolonialgeschichte wäre für uns genau so, wie der seidene Zobelpelz in polnischen Adelsfamilien, die keine Hemden haben."

***) Dieselbe dehnte in der Hauptsache die früher auf den Norddeutschen Bund sich erstreckenden wirthschaftlichen Errungenschaften (vgl. S. 58 Note **) auf das gesamte Reich aus.

bleibende Gesellschaft, die nur etwa ein Viertel ihres Eigenthums in Elsaß und Lothringen liegen hat, im Besitz der dortigen Konzessionen zu lassen.

Eine andere schwierige Frage war die der Handelsbeziehungen. Die französische Regierung scheint die Handelsverträge, die sie geschlossen hat, lösen, und den mit uns bestandenen nicht wieder ins Leben treten lassen zu wollen. Sie ist der Meinung, daß die gesteigerten Einnahmen, deren sie bedarf, durch gesteigerte Zölle wesentlich gefördert werden würden. Es ist meines Erachtens nicht thunlich, im internationalen Verkehr zwischen großen Völkern einen Handelsvertrag zu einer durch Krieg erkämpften Bedingung zu machen, die der Souveränetät eines großen Volkes und der Beschränkung seines Gesetzgebungsrechts auferlegt würde. Ich habe deshalb auch nicht darauf bestanden und glaube nicht, daß die Maßregel praktisch gewesen wäre. Namentlich habe ich befürchtet, daß sie eine so starke Verletzung des Nationalgefühls enthielte, daß sie später den Frieden frühzeitig beeinträchtigen würde. Ich habe mich deshalb darauf beschränkt zu fordern, daß wir nach dem Prinzip der meistbegünstigten Nationen uns gegenseitig in Zukunft zu behandeln hätten. Dieses Prinzip ist in Wesenheit angenommen. Es wurde gewünscht, daß es nicht so allgemein genommen würde, um nicht Verträge mit einzelnen Staaten, die der französischen Republik besonders nahe stehen und bei ihrer Kleinheit oder ihren Handelsbeziehungen weniger von Bedeutung sind, ich nenne beispielsweise Monaco mit drei Schiffen, oder Tunis und andere, unmöglich zu machen. Vermuthlich wünschte die französische Regierung diese Einschränkung auch deshalb, weil der Handelsvertrag mit Italien noch länger läuft, als sie mit ihren Zollreformen zu warten beabsichtigt. Wir haben deshalb ausgemacht, daß die Nationen, unter denen wir mit den Begünstigten gleich zu behandeln sind, sich beschränken auf England, Belgien, die Niederlande, die Schweiz, Oesterreich und Rußland." *)

14. Juni 1871. **Reichstagsrede, betr. den Nord-Ostsee-Kanal; ungenügende Kanalentwickelung in Deutschland.**

„Ich freue mich des Anklangs, den das seit einigen Jahren ruhende Projekt dieses Kanals im Reichstag findet, und ich kann versichern, daß die vorübergehende Ruhe, die es gefunden hat, mehr in den Zeitumständen, als in dem verminderten Interesse der verbündeten Regierungen für die Sache gelegen hat. Wir hoffen, und namentlich die preußische Regierung, in deren Gebiet der Kanal liegen soll, die Zeit und die Mittel des Friedens mit größerem Erfolge als bisher diesem Projekt und auch weiteren Kanalisirungsprojekten in Deutschland widmen zu können, indem ich aner-

*) Vgl. Art. 11 des Friedensvertrags zwischen Frankreich und Deutschland vom 10. Mai 1871, R.G.Bl. S. 223.

kennen muß, daß unser Vaterland in dieser Beziehung noch nicht auf der Höhe der Entwickelung steht, welche seine Mittel und Verkehrsverhältnisse ihm zuweisen." *)

September 1871. Besprechungen in Gastein mit dem österreichischen Reichskanzler Grafen Beust in Betreff der sozialen Frage.**)

25. Okt. 1871. Reichstagsrede, betr. die Ueberführung von Elsaß-Lothringen in das neue Zollverhältniß mit Deutschland. Rechtfertigung der hierüber zwischen Bismarck und dem französischen Finanzminister Pouyer-Quertier abgeschlossenen Uebereinkunft vom 12. Okt. 1871 (R.G.Bl. S. 363).***)

4. Nov. 1871. Reichstagsrede, betr. die Bildung eines Reichskriegsschatzes. Beweis seiner Nützlichkeit unter Hinweis auf die Erfahrungen des Krieges mit Frankreich.

Gesetz v. 11. Nov. 1871, betr. die Bildung eines Reichskriegsschatzes (R.G.Bl. S. 403).

16. Nov. 1871. Reichstagsrede, betr. die Ausbildung des Konsularwesens. Absicht, die Konsularvertretung stärker zu accentuiren und bis zu einem Grade zu entwickeln, daß in einigen Ländern, wo Deutschland nur Handels- und wenig politische Beziehungen hat, schließlich das Konsulat zu einer Höhe herausgebildet werden kann, welche die Gesandtschaft entbehrlich macht. Einverständniß über die Zweckmäßigkeit, kaufmännischen Konsuln Fachbeamte als Kanzler und Sekretäre beizugeben.

17. Nov. 1871. In einer Reichstagsrede spricht sich Bismarck für die Annahme des zehn Thaler repräsentirenden 30 Markstücks als Uebergangsstadium aus. „Es lassen sich Gewohnheiten, die eingewurzelt sind, nicht so rasch beseitigen; man wird Jahre lang noch das Bedürfniß haben, nach Thalern zu rechnen und die Thalerrechnung in die Markrechnung überzuführen. Von den anderen Goldstücken von 10 und 20 Mark geht keines mit dem Thaler gerade auf, und wer 100 Thaler zu zahlen hat, dem wird es noch lange ein Bedürfniß sein, das in 10 in hundert Thaler gerade aufgehenden Stücken zu thun. Diese Sachen lassen sich in der Theorie sehr rasch verwirklichen, aber man muß dem praktischen Leben eines großen Theils des Reichs wenigstens doch auch einige Berücksichtigung schenken, sonst erschwert man dem neuen System den Eingang."

*) Moltke war gegen den Kanalbau. Die National-Ztg. bemerkte am 22. Nov. 1883 zu der Notiz, daß dem Reichstag ein Gesetzentwurf über den Bau des Nord-Ostsee-Kanals vorgelegt werde: „Der Reichskanzler, welcher sich bekanntlich früher als ein Gegner des bereits vielfach ventilirten Plans bekannte, soll sich seit einiger Zeit zu einer demselben günstigeren Auffassung bekehrt haben." Einen Anhaltspunkt dafür, daß Bismarck zu irgend einer Zeit ein Gegner des Kanalsprojekts war, habe ich nirgends finden können.

**) Es war hier nicht blos davon die Rede, durch wirksame Vorkehrungen volksverderbliche Bestrebungen abzuwehren und namentlich den Einfluß der sogenannten „Internationale" zu brechen, sondern es handelte sich auch um eingehende Prüfung der Maßregeln, durch welche es den Regierungen gelingen könnte, zur Ausgleichung wirthschaftlicher Gegensätze und zur Beseitigung drückender Nothstände unter den arbeitenden Klassen beizutragen. Die erwähnten Gasteiner Verhandlungen gaben den Anstoß, daß der Handelsminister Graf Itzenplitz Konferenzen von Mitgliedern aller politischen und wirthschaftlichen Parteien zur Vorbereitung eines Programms berief. Bismarck ließ sich in den gedachten Konferenzen durch den vortragenden Rath im Staatsministerium, Geh. Rath Wehrmann vertreten (vgl. unten Okt. 1872).

***) Bismarck erklärte sich gegen ein längeres (sechsjähriges) Zoll-Ausnahmeverhältniß der Reichslande und gegen die Errichtung einer provisorischen zweiten Zolllinie gegen das Elsaß am Rhein. Man vgl. zu der ganzen Frage die Prov.-Corresp. v. 23. August 1871.

Ablehnung des Vorschlags in dem Gesetz v. 4. Dez. 1871, betr. die Ausprägung von Goldmünzen, (R.G.Bl. S. 404).

26. April 1872. Erlaß an den Botschafter General von Schweinitz in Wien, betr. die handelspolitischen Verhältnisse zwischen Oesterreich und Frankreich; Festhalten an der durch den französischen Handelsvertrag inaugurirten Freihandelspolitik.

„Der Herr Graf Karolyi hat mir die nebst Anlagen zu vertraulicher Kenntnißnahme abschriftlich beigefügte Depesche des Herrn Grafen Andrassy vom 26. v. M. mitgetheilt, welche sich auf die handelspolitischen Verhältnisse zwischen Oesterreich und Frankreich bezieht. Es ergiebt sich des Näheren daraus, wie von Frankreich eine Modifikation des Artikels VI des österreichisch-französischen Schiffahrtsvertrags vom 11. Dezember 1866 und des Tarifs A zum österreichisch-französischen Handelsvertrag von demselben Tage beantragt, dieser Antrag aber von Oesterreich abgelehnt worden ist. Der Herr Graf Andrassy hebt zugleich hervor, daß Oesterreich bei Ablehnung jener Modifikationen, durch welche seine industriellen und Schiffahrts-Interessen, namentlich nach dem Verzicht Frankreichs auf die Wiedereinführung des Flaggenzuschlags in den Häfen des Mittelmeers, unmittelbar nicht in hohem Grade berührt würden, sich wesentlich durch allgemeine Gesichtspunkte und insbesondere durch die Rücksicht auf Deutschland habe leiten lassen.

Ich habe von diesen Mittheilungen mit dem lebhaftesten Interesse Kenntniß genommen. Oesterreich ist das einzige Land, welchem die durch das französische Gesetz vom 19. Mai 1866 verfügte, jetzt zurückgenommene Aufhebung des Flaggenzuschlags vertragsmäßig zugesichert ist. Alle Länder, welche das Recht haben, in Frankreich die meistbegünstigte Behandlung in Anspruch zu nehmen — und zu diesen Ländern gehört Deutschland —, sind daher der Befreiung vom Flaggenzuschlag für die auf ihren Schiffen in französische Häfen eingeführten Waaren fremden Ursprungs so lange, aber auch nur so lange sicher, als jene vertragsmäßige Bestimmung zwischen Oesterreich und Frankreich fortbesteht. Das Interesse der deutschen Rhederei und des deutschen Handels ist also bei der Aufrechterhaltung dieser Vertragsbestimmung in hohem Grade betheiligt.

Der Werth, welchen unter diesen Umständen die von der k. und k. österreichisch-ungarischen Regierung getroffene Entschließung für uns hat, wird indessen noch durch eine allgemeine Erwägung in hohem Grade gesteigert.

Nachdem Frankreich sich im Laufe des verflossenen Decenniums das unleugbare Verdienst erworben hatte, durch ein System von Handelsverträgen, welche mit gegenseitigen Tarifermäßigungen die gegenseitige Zusicherung der Rechte der meistbegünstigten Nation verbanden, den handelspolitischen Beziehungen der europäischen Staaten eine neue und gesunde Grundlage zu geben, dem Verkehre der Völker neue Bahnen zu eröffnen und ihrem friedlichen Wettkampfe erweiterten Spielraum zu sichern, ist dort gegenwärtig eine rückläufige Strömung zur Geltung gelangt, welche den erreichten Fortschritt, soweit Frankreich dabei betheiligt ist, wieder in Frage zu stellen droht. Wenn auch zu hoffen steht, daß die Gegenströmung, welche durch die aus der Erleichterung des Verkehrs erwachsenen Interessen getragen wird, mit der Zeit wieder Kraft gewinnen und der rückläufigen Tendenz die Wage halten werde, so ist doch unverkennbar, daß das Wiederemporkommen einer freisinnigen handelspolitischen Richtung des französischen Staatswesens wesentlich erschwert und verzögert werden würde, wenn es der gegenwärtig herrschenden Strömung gelänge, Verkehrsschranken, welche niedergerissen sind, wieder zu errichten. Denn an

die weiter errichteten Verkehrsschranken würden neu entstehende industrielle Interessen sich anlehnen, welche in der Rückkehr zu einer freisinnigen Handelspolitik eine Gefährdung ihrer Existenz erblicken und dadurch dem Widerstande gegen dieselbe neue Kräfte zuführen würden.

Es ist daher ein gemeinschaftliches Interesse aller europäischen Staaten, daß die in der früheren Epoche von Frankreich geschlossenen Handelsverträge so lange ihre Kraft bewähren, bis der öffentliche Geist Frankreichs die augenblicklich dem Schutzzollsystem günstige Stimmung in sich überwunden hat.

Von allen Handelsverträgen Frankreichs hat der österreichisch-französische noch die längste Geltungsdauer, da er erst mit dem Jahre 1876 abläuft. Er begreift durch die Bestimmung im zweiten Absatze seines Artikels II den gesamten französischen Konventionstarif in sich und sichert somit für seine Dauer den Erzeugnissen aller Nationen, welchen in Frankreich die Rechte der Meistbegünstigten vertragsmäßig zugesichert sind, die Zulassung zur Einfuhr in Frankreich nach dem Konventionstarife. Thatsächlich sichert er das Gleiche den Erzeugnissen derjenigen Länder, welchen Frankreich die Handelsverträge gekündigt hat, da es sich diesen gegenüber wohl kaum eher zu Tariferhöhungen entschließen dürfte, als nachdem es zu deren allgemeiner Einführung freie Hand gewonnen hat. Oesterreich hat also die Möglichkeit und damit den Beruf, Frankreich noch auf eine Reihe von Jahren von protektionistischem Rückschritte zurückzuhalten und dadurch nicht nur den auf dem freisinnigen Konventionstarife erwachsenen Verkehrsbeziehungen auf längere Zeit den Fortbestand und die Möglichkeit der Fortentwickelung zu gewähren, sondern auch hoffentlich Europa vor jedem ernsten Rückschritte auf diesem Gebiete zu behüten. Es ist als ein Glück für die handelspolitische Entwickelung in Europa zu erachten, daß die Regierung des Staates, welchem die gegenwärtige Situation den entscheidenden Einfluß auf die handelspolitische Entwickelung in Europa in die Hand legt, die Aufgabe, welche diese Lage ihm stellt, mit klarem Blicke erkennt und zu lösen bereit ist.

Ich lege Werth darauf, daß Eure Exzellenz die k. und k. österreichisch-ungarische Regierung eingehend von dem Eindrucke unterrichten, den die Mittheilungen des Herrn Grafen Karolyi auf mich gemacht haben."

1. Mai 1872. **Reichstagsrede, betr. die Beseitigung der Matrikularbeiträge. Die Salzsteuer nicht die schlechteste Steuer. Steuern auf Tabak, Petroleum, Brot und Fleisch. Die Klassensteuer ist der Salzsteuer nicht vorzuziehen.**

„Ich halte die eigenen Einnahmen des Reichs für in so hohem Grade wichtig, daß ich nicht glaube, daß ein seiner Verantwortung sich bewußter und von dem richtigen Interesse für den Bestand und die Fortentwickelung des Reichs beseelter Kanzler jemals seine Zustimmung dazu geben wird, daß die eigenen Einnahmen des Reichs ohne hinlänglichen Ersatz vermindert werden. Die Anweisung auf andere Steuern ist problematisch, die Anweisung auf Matrikularbeiträge kann ich nicht annehmen. Wenn von Seiten solcher Elemente, die ich als centrifugale bezeichnen möchte, die Hinweisung auf die Matrikularbeiträge bereitwillig entgegen genommen wird, als Ersatz für die eigene Reichssteuer, so kann ich mir das sehr leicht erklären, indem aus einem Reiche, welches nur auf Matrikularbeiträge be-

gründet wäre, in Fällen, die ich nicht voraussehen und nicht erleben mag, die Freizügigkeit außerordentlich erleichtert wird. Man würde seine Sachen beim Auszuge sehr bald mitnehmen können. Das große Bindemittel einer starken gemeinsamen Finanzeinrichtung, eines gemeinsamen Finanzsystems fehlt einem Reiche, welches nur auf Matrikularbeiträge begründet ist. Daß die Matrikularbeiträge ungleich treffen, ist eine Sache der Gerechtigkeit, aber sie überhaupt zu vermindern, ist meines Erachtens Aufgabe einer wohlerwogenen Reichspolitik.

Es ist jedesmal die Steuer, die das Reich gerade am meisten braucht, als eine den armen Mann besonders drückende bezeichnet worden. Als man über die Tabakssteuer sprach, erinnere ich mich, daß die Pfeife des armen Mannes eine sehr große Rolle spielte; als von Petroleum gesprochen wurde, war es die Beleuchtung des armen Mannes. So lange Sie von dem armen Manne, von dem es nach Ihrer Ansicht zweifelhaft ist, ob er seine 9 Silbergroschen für das Salz aufbringen kann, — von dem ich aber nicht zugebe, daß er sie vollständig trägt — 15 bis 30 Silbergroschen Klassensteuer in den letzten Stufen nehmen, so lange kann er auch für diesen Betrag kein Salz kaufen. Also, wenn Sie den Leuten bei dem Salz eine Erleichterung geben wollen, ihnen aber dafür das Geld direkt aus der Tasche nehmen, ohne sie zu fragen, ob sie satt sind oder nicht, ohne sie zu fragen, ob sie dafür Salz kaufen wollen oder nicht, so kann ich Ihnen das Recht nicht einräumen, die Salzsteuer so darzustellen, als ob es gewissermaßen eine Schmach für die Regierungen wäre, sie noch weiter bestehen zu lassen. Die Steuern sind alle unangenehm, alle lästig und haben alle die traurige Eigenschaft, daß erst diejenigen, welche von der großen Masse, von den Armen, gezahlt werden, dem Finanzminister den Säckel füllen, indem die Reichen nicht zahlreich genug sind, um die Bedürfnisse allein decken zu können. Ich möchte das Glaubensbekenntniß ablegen, daß ich die Salzsteuer noch nicht für die schlechteste unter den bestehenden Steuern halte, daß ich für das Reich die Matrikularbeiträge für noch schlechter halte und daß ich meinerseits eher für die Erhöhung der Salzsteuer, als für die Erhöhung der Matrikularbeiträge stimmen würde." *)

Der Bundesrath lehnt die Aufhebung der Salzsteuer ab.**)

16. Sept. 1872. Der Ministerpräsident fühlt das Bedürfniß, vor seiner Abreise nach Varzin in einer Staatsministerialsitzung eine Verständigung mit seinen Kollegen über die Stellung der Regierung gegenüber den Strikes herbeizuführen.

*) Nach dem Abg. Richter machte Bismarck noch geltend, daß die Klassensteuer die unterste Zahlerstufe noch viel direkter treffe, als die Salzsteuer, und daß diese gar nicht in der Lage sei, sich der ersteren durch irgend ein Mittel zu entziehen. Delbrück sei derselben Ansicht, wenn er (Bismarck) dieselbe auch etwas schärfer accentuirt habe.

**) Schreiben Bismarcks an den Reichstag vom 24. Mai 1873.

Das Staatsministerium, das Bismarcks Ideengang acceptirte, beschloß, alle gesetzlich gewährleisteten Freiheiten innerhalb des Gewerbeverkehrs bestehen lassen und schützen zu wollen, jedes gesetzwidrige Ausschreiten der Parteien über die gestattete Grenze der Freiheit hinaus aber mit aller Entschiedenheit zu bekämpfen.

Anfang Okt. 1872. Der Kanzler bezeigt sein Interesse an dem ersten Kongreß der sogen. Katheder-Sozialisten in Eisenach durch Entsendung seines vortragenden Raths, des bekannten Sozialpolitikers Hermann Wagener.*)

1872. Vortrag über Bismarck auf dem allgemeinen deutschen Arbeitertage. Seine Fähigkeiten und eminenten Leistungen werden bereitwillig anerkannt. „Aber — sagte man — für das arbeitende Volk hat er nichts gethan, er hat uns das Leben nicht leichter gemacht, sondern die Wirkung der mit seiner Hilfe gegebenen wirthschaftlichen Gesetze macht es uns von Jahr zu Jahr saurer.“**)

17. Mai 1873. Reichstagsrede zur Empfehlung der Errichtung eines Reichs-Eisenbahn-Amts behufs Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen. Mittelst des Amts könnten auch die zur Sprache gebrachten Differenzen zwischen den badischen und den Reichseisenbahnen (in Elsaß-Lothringen) geschlichtet werden. Gedanken Bismarcks über die Einrichtung und Machtbefugnisse des projektirten Amts; Vortheil der Schaffung einer Beschwerde-Instanz für die Klagen gegen die Eisenbahnen. Vgl. unten 28. Mai 1873.***)

Mitte Mai 1873. Entsendung des General-Landschaftsraths von Blankenburg-Zimmerhausen und des Reichstagsabgeordneten von Wedell-Malchow in die von Bismarck angeregten Berathungen über die ländliche Arbeiterfrage.†)

*) Die Provinzial-Correspondenz beschäftigte sich eingehend mit den Ergebnissen des Kongresses. Am 9. Okt. 1872 druckte dieselbe den grundlegenden Vortrag des Professor Schmoller ab, und bemerkte im Anschluß daran: „Die tiefgehende Wichtigkeit der verhandelten Fragen und der mit denselben zusammenhängenden Pflichten des Staats wird von der Regierung des Deutschen Reichs so entschieden anerkannt, daß dieselbe im Begriff steht, sich über die dabei in Betracht kommenden allgemeinen Gesichtspunkte und Aufgaben zunächst mit der österreichisch-ungarischen Regierung ins Einverständniß zu setzen. Die zu diesem Zwecke schon früher verabredeten gemeinsamen Berathungen werden in wenigen Wochen stattfinden.“ — Die gedachten Konferenzen fanden gegen Schluß des Jahres 1873 in Berlin statt; für Preußen waren u. A. als Kommissare ernannt: der Geh. Leg.-Rath Bucher und der Geh. Ob. Reg.-Rath Wagener, letzterer als Vorsitzender. Bucher war als Vertreter des Auswärtigen Amts designirt, blieb aber bei dem Chef in Varzin. Eine Veröffentlichung des Ergebnisses der Berathungen ist nicht erfolgt. Es fand überhaupt nur eine Art Gedankenaustausch statt. Im Grunde verliefen die Konferenzen völlig im Sande. Es scheint, daß Bismarck die sich ihm von allen Seiten entgegenstellende iners moles nicht zu überwinden vermochte.

**) Angebliche Aeußerungen Bismarcks über die Ausnutzung der Straßburger Tabaks-Manufaktur in der Vossischen Zeitung v. 18. Dez. 1872 Nr. 296.

***) Ein Schreiben Bismarcks, d. d. 19. Mai 1873, an zwei Spediteure in Eydtkuhnen, betr. eine ihm bei seiner Durchreise durch den Grenzort überreichte Petition wegen Aufhebung des Eydtkuhner Speditionsmonopols findet sich abgedruckt in der Vossischen Zeitung v. 12. Juni 1873 Nr. 134.

†) Herrn v. Wedell-Malchow schrieb Bismarck: „Das Königliche Staatsministerium hat beschlossen, die ländliche Arbeiterfrage durch Kommissarien der einzelnen Ministerien berathen zu lassen. Die Berathungen sollen unter der Leitung des Herrn Ministers für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten hier stattfinden und in Kurzem beginnen.

28. Mai 1873. Wiederholtes Eintreten im Reichstag für das Zustandekommen des Reichs-Eisenbahn-Amts. Das Gebiet der Konzessionen liege ihm (Bismarck) vor der Hand noch nicht so nahe bei diesem Gesetze, wie das der Betriebsregulirung. „Was theoretische Bestimmungen für eine Wirkung in dieser Beziehung üben, das sehen wir an dem Reichs-Betriebsreglement, welches in verfassungsmäßiger Weise gegeben ist. Da uns aber in der Reichsverwaltung jedes Mittel fehlt, diesem Betriebsreglement Nachdruck zu geben, so ist es eben ein todter Buchstabe geblieben. Die Eisenbahnverwaltungen beachten es oder beachten es nicht — wie es ihnen gefällig ist. Was uns fehlt, um den in der Verfassung vorhandenen Bestimmungen Nachdruck zu geben, das ist die Berechtigung zu einer Exekutive, zu einer sich meinethalben in den engsten Grenzen bewegenden Strafgewalt."

Ges. vom 27. Juni 1873, betr. die Errichtung des Reichs-Eisenbahn-Amts, R.G.Bl. S. 161.*)

2. März 1875. Aufforderung an die deutschen Regierungen, aus den Kreisen des

Indem es meine Absicht ist, das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten hierbei durch einen aus eigener Anschauung mit den Verhältnissen vertrauten und bewährten Sachkundigen vertreten zu sehen, erlaube ich mir die Anfrage, ob Ew. Hochwohlgeboren für den Fall, daß die Wahl sich auf Sie lenkt, bereit sein würden, ein solches Kommissorium entweder direkt oder bei eintretendem Bedürfniß der Stellvertretung zu übernehmen. Ew. Hochwohlgeboren würden mich durch eine baldgefällige Aeußerung zu verbindlichstem Dank verpflichten." Herr v. Wedell stellte sich Bismarck zur Verfügung. Hierauf erging an denselben unterm 20. Mai 1873 nachstehendes Schreiben Bismarcks: „Ew. Hochwohlgeboren beehre ich mich für die in dem Schreiben vom 15. d. M. erklärte Bereitwilligkeit, an den Berathungen über die ländliche Arbeiterfrage in abwechselnder Vertretung mit Herrn von Blankenburg für das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten Theil nehmen zu wollen, verbindlichst zu danken. Das Nähere über Beginn und Art der Berathung werden Ew. Hochwohlgeboren durch den Herrn Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten, der den Vorsitz übernommen hat, erfahren. Behufs vorläufiger Information erlaube ich mir Ew. Hochwohlgeboren ein von Seiten des Herrn Präsidenten des Staatsministeriums vorgelegtes Promemoria, sowie eine darüber mit dem Herrn Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten stattgehabte Korrespondenz hierbei in Abschrift zu persönlicher Kenntnißnahme mit der Bitte um Rückgabe mitzutheilen. Nach mündlicher Besprechung mit Herrn v. Blankenburg darf ich annehmen, daß zwischen beiden Herren eine Verständigung über gegenseitige Vertretung nach Maßgabe Ihrer Konvenienz stattgefunden hat." Am 30. Juli 1873 begannen im landwirthschaftlichen Ministerium die gedachten kommissarischen Berathungen; in Berücksichtigung wurden hauptsächlich gezogen die Auswanderungsverhältnisse, die Regelung des Verhältnisses zwischen den ländlichen Arbeitgebern und den Arbeitern, die Mittel zur Besserung der Lage und Lebensstellung der ländlichen Arbeiter, (Zerstückelung von Grundstücken, Gründung neuer Ansiedelungen, Heranbildung eines freien grundbesitzenden Arbeiterstandes durch Vermittelung staatlicher Geldinstitute). Näheres über diese Konferenzen in der Prov.-Corresp. v. 30. Juli, 6., 20. und 27. August und 10. Sept. 1873.

*) 17. November 1874. Verwahrung Bismarcks im Reichstag bei Berathung des Bankgesetzes gegen die Insinuation, daß er versucht habe, aus politischen Gründen auf die Höhe des Diskontosatzes der vormaligen Preußischen Bank einen Einfluß zu üben. — 21. Nov. 1874. Rede Bismarcks im Reichstag bei Berathung des demselben unterm 29. Okt. 1874 vorgelegten Gesetzentwurfs, betr. die Steuerfreiheit des Reichseinkommens.

Handels, der Industrie und der Eisenbahnverwaltung Mitglieder zu der Enquete-Kommission für die Eisenbahntarifreform zu bezeichnen. Gleichzeitiges Ersuchen an die bayerische Regierung, sich an der Kommission zu betheiligen.*)

22. November 1875. **Reichstagsrede, betr. die Schwierigkeit einer Zoll- und Steuerreform. Beseitigung event. Verminderung der Matrikularbeiträge. Bevorzugung der indirekten Steuern. Beibehaltung einer Einkommensteuer der Reichen. Wirthschaftliche Nachtheile der direkten Steuern. Die Steuerexekutionen. Die Natur der Grundsteuer in Frankreich. Wer trägt die indirekten Steuern? Zurückziehung auf das Gebiet eines einfachen Finanzzollsystems. Gegenstände dieser Besteuerung. Besteuerung der Luxusgegenstände. Bedürfniß einer gerechteren Vertheilung der Stempelabgaben. Benachtheiligung des Grundbesitzes durch die Stempelgesetzgebung. Biersteuerreform.**

„Man wird wünschen, daß die Mittel, deren das Reich bedarf, so aufgebracht werden, wie es den Steuerzahlenden am bequemsten und am leichtesten ist, und wie es für die Befestigung, für die Konsolidirung des Reichs am nützlichsten ist, und deshalb liegt die Frage allein so: entsprechen die kleinen, vielleicht gerade durch ihre geringe Tragweite sündigenden Vorlagen über die Bier- und Börsensteuer**) diesem Zwecke oder nicht?

*) Die Nordd. Allg. Ztg. schrieb am 1. April 1874 (Nr. 77): „Die Nationalztg. macht von den Verhandlungen Meldung, welche unter dem Vorsitze des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts über die Reform der Eisenbahn-Frachttarife eröffnet sind und bemerkt dabei, daß die Eile, mit welcher diese leider seit vielen Monaten stagnirende Angelegenheit jetzt betrieben werde, sich aus der Besorgniß erkläre, daß dieselbe mit Beiseitelassung des Reichs-Eisenbahn-Amts von den Einzelstaaten selbständig erledigt werden könnte. Diese Bemerkung ist in allen Beziehungen eine unzutreffende. Die Stellung des Reichs-Eisenbahn-Amts zu dieser wichtigen Frage, in welcher der Reichskanzler, und zwar in jedem Stadium derselben, nach jederzeitiger eingehender Prüfung persönlich die speziellste Instruktion ertheilt hat, ist eine ebenso durchsichtige als konsequente. Der Reichskanzler trug mit vollem Recht Bedenken, in Folge ungünstiger Ergebnisse nur eines Jahres (1872) bei einer allgemeinen Tariferhöhung mitzuwirken, glaubte vielmehr übereinstimmend mit der Erklärung des Staatsministers Dr. Achenbach im Herrenhause, daß man die Ergebnisse auch des Jahres 1873 erst abwarten müsse.“ Das Ergebniß der obenerwähnten Enquete legte der Reichskanzler am 15. Januar 1876 dem Bundesrathe vor.

**) Die erste Vorlage schlug eine Erhöhung der Biersteuersätze, wie solche im Gesetz vom 31. Mai 1872 normirt sind, auf das Doppelte vor, und wollte damit im Wesentlichen die bisher im Deutschen Reiche geltende ungleiche Besteuerung eines so verbreiteten Verzehrungsgegenstandes beseitigt wissen. Der zweite Gesetzentwurf beruhte im Wesentlichen auf denselben allgemeinen Erwägungen, welche in den Motiven zu dem am 12. Mai 1869 dem Reichstag vorgelegten Entwurf eines Gesetzes wegen Besteuerung der Schlußscheine u. s. w. ausführlicher entwickelt waren.

Eine totale Steuerreform inklusive der Zollreform — wer wünschte sie nicht! Aber sie ist eine Herkulesarbeit, die man versuchsweise angefaßt haben muß in der Eigenschaft eines verhältnißmäßigen Laien, wie ich es bin, um ihre Schwierigkeiten vollständig zu übersehen. Mit einem Zuge an diesem Netze, unter dem wir jetzt in steuerlicher Beziehung gefangen sind, da klirren alle Maschen bis in die kleinsten Staaten hinein; jeder hat seine besonderen Wünsche. Eine vollständige Reform kann nicht zu Stande kommen ohne eine bereitwillige, thätige, in die Hände arbeitende Mitwirkung jeder einzelnen partikularen Regierung mit dem Reich. Denn ich kann es nicht als eine Reform ansehen, wenn lediglich neue Reichssteuern aufgelegt werden, ohne daß alte erlassen werden.

Die einzelnen Bundesregierungen müssen bei einer Reform ihrerseits so viel Steuern aufheben, wie sie an Matrikularbeiträgen ersparen; das zu erreichen sind aber nicht dem Reichstage, sondern den einzelnen Landtagen die Mittel gegeben. Aber erst dann, wenn wir ihnen die Matrikularumlagen erleichtern, ist es Aufgabe der einzelnen Landtage, Breschebatterien gegen ihre Ministerien aufzuführen, daß diese entsprechend der Erleichterung nun auch die drückendsten Steuern in dem einzelnen Lande beseitigen.

Wenn ich zuerst vom Standpunkt lediglich des Reichs spreche, so habe ich das Bedürfniß einer möglichsten Verminderung, wenn nicht vollständigen Beseitigung der matrikularen Umlagen. Es ist das wohl kaum bestritten, daß die Form der Matrikularumlage eine solche ist, die den kontribuablen Staat nicht gerecht nach dem Verhältniß seiner Leistungsfähigkeit trifft. Ich möchte sagen, es ist eine rohe Form, die zur Aushilfe dienen kann, so lange man in dem ersten Jugendalter des Reichs demselben eigene Einnahmen zu verschaffen nicht vollständig in der Lage war. Ist es aber anerkannt, daß es eine Steuer ist, die nicht gerecht trifft, so gehört sie von meinem politischen Standpunkte als Reichskanzler nicht zu den Mitteln, die das Reich konsolidiren. Das Gefühl, zu ungerechten Leistungen herangezogen zu werden, entwickelt das Bestreben, einer solchen Ungerechtigkeit sich zu entziehen, und verstimmt. Ich glaube, daß ich vielleicht gegen die Ueberzeugung Vieler anstoße, wenn ich mich von Hause aus wesentlich für Aufbringung aller Mittel nach Möglichkeit durch indirekte Steuern erkläre und die direkten Steuern für einen harten und plumpen Nothbehelf, nach Aehnlichkeit der Matrikularbeiträge, halte, mit alleiniger Ausnahme, ich möchte sagen, einer Anstandssteuer, die ich von den direkten immer aufrecht erhalten würde, das ist die Einkommensteuer der reichen Leute, — aber wohlverstanden nur der wirklich reichen Leute. Die heutige Einkommensteuer, wie sie bis zum Vermögen von 1000 Thalern geht, trifft nicht blos reiche Leute. Es giebt Lagen des Lebens, in denen man mit 1000 Thalern wohlhabend ist, das ist richtig; es giebt aber auch Lagen, in denen man

mit 1000 Thalern sehr gedrückt und genirt lebt, wo man nur mit Mühe die Kindererziehung, die äußere Erscheinung, die Existenz, die Wohnung bestreitet. Ich glaube, man sollte von den direkten Steuern als eine Anstandssteuer die Einkommensteuer beibehalten, aber nicht als Finanzsteuer, mehr als Ehrensteuer. Dieselbe kann so ungeheuer viel nicht bringen, wenn sie nur von den wirklich Reichen gezahlt wird. Wenn Sie die Steuerlisten ansehen und die Einkommensteuer von 1000 bis zu 2000 Thalern streichen und nur diejenigen zur Einkommensteuer heranziehen, die unter allen Umständen als wohlhabend zu betrachten sind, dann halte ich die Steuer für eine richtige, aber nicht einträgliche. Im Uebrigen aber ist das Ideal, nach dem ich strebe, möglichst ausschließlich durch indirekte Steuern den Staatsbedarf aufzubringen.

Eine französische Stimme wunderte sich vor Kurzem in den Zeitungen darüber, daß wir Deutsche, im Vergleich mit Frankreich, unsere Steuerlasten so ungeduldig trügen; Frankreich zahle doppelt so viel, hätte viel mehr Ursache zur Unzufriedenheit, und in Frankreich würde über Steuerdruck in keiner Weise genurrt, während in Deutschland alle Blätter und alle parlamentarischen Aeußerungen darüber voll wären. Ich glaube, daß es wesentlich darin liegt, daß in Frankreich wie in England die überwiegende Masse der Staatsbedürfnisse durch indirekte Steuern aufgebracht wird. Was auch theoretisch darüber gesagt werden mag, faktisch ist, daß man sie weniger fühlt. Es ist schwer zu berechnen, wie viel der Einzelne bezahlt, wie viel auf andere Mitbürger abgebürdet wird. Von der Klassensteuer weiß er ganz genau, was auf ihn kommt, und es ist so wunderbar, wenn man bei indirekten Steuern mit einem Mitleid, was ich mir früher einmal als heuchlerisch zu bezeichnen erlaubte, von der Pfeife des armen Mannes, von dem Licht des armen Mannes spricht, und demselben armen Manne seine Lebensluft, seinen Athem besteuert, — denn die direkte Steuer muß er zahlen, so lange er athmet, wenn er stirbt ist er frei. — Bei direkter Steuer wird nicht darnach gefragt: kannst du deinen Trunk Bier unter Umständen entbehren? kannst du weniger rauchen? kannst du die Beleuchtung des Abends einschränken? sondern sie muß er zahlen, er mag Geld haben oder nicht, er mag verschuldet sein oder nicht. Und was das Schlimmste ist, es folgt die Exekution, und nichts wirkt auf die Gemüther mehr als das Exequiren von Steuern wegen weniger Groschen, die für den, der sie zahlen soll, augenblicklich unerschwinglich sind; der Groschen ist gleich einer Million für den, der ihn nicht hat und ihn nicht im Augenblick der Fälligkeit erschwingen kann, und der sich sagt, so und so viel kriegt dieser Beamte Gehalt, so und so viel geht auf unnöthig scheinende Ausgaben, und ich werde hier um mein Bischen Geld exequirt. Solches Elend kommt von direkten Steuern. Laßt mir die direkten Steuern den städtischen

Verwaltungen, möchte ich als Landbewohner sagen, dann wird der starke Zuzug nach den Städten mit der Zeit einigermßen aufhören. Für den Staat aber ist es meiner Ueberzeugung nach die Aufgabe, nach Analogie von England und von Frankreich nach indirekten Steuern zu streben. In Frankreich kenne ich wohl die Grundsteuer; diese hat bei der Auflegung nur die einmalige Wirkung einer Konfiskation, eines bestimmten mäßigen oder unmäßigen Vermögensantheils; aber im Uebrigen hat sie nicht die Wirkung einer Steuer, sondern die einer Reallast, die der nächste Käufer oder Erbe übernimmt.

Ich bekenne mich unbedingt zu dem System der indirekten Steuern; ich glaube auch, daß die indirekten Steuern sich viel mehr in das Niveau, das Gleichgewicht setzen in Beziehung auf die Frage, wer sie denn eigentlich trägt, als man gewöhnlich annimmt. Auch der Nichtbiertrinker trägt an der Biersteuer seinen Antheil; er braucht Dienstleistungen in großer Menge, nicht blos die eines Domestiken im Hause, der doch auch an das Bier gewöhnt ist und dasselbe mit in seinem Lohn verlangt, sondern auch jene der Handwerker. Ich werde in dem Paar Stiefel das ich kaufe, das Bier, das der Schuhmacher zu trinken pflegt, und das zu seinen täglichen Bedürfnissen und Gewohnheiten gehört, pro rata parte vergüten müssen. Und so könnte man die Beispiele bis ins Unendliche vervielfältigen; durch versteuertes Brod, durch versteuertes Bier und durch versteuertes Fleisch wird eben jede der Dienstleistungen, die wir von einander verlangen, um so viel versteuert, als nöthig ist, um den Dienstleister respektive Verfertiger des gebrauchten Objekts in die Lage zu versetzen, daß er seinen Bedürfnissen nach existiren kann. Ich glaube, daß auf diese Weise die indirekten Steuern sich von selbst vollständig ins Gleichgewicht bringen.

Es fragt sich, ob Sie uns helfen wollen, einen Schritt in der Richtung zu thun, daß wir in unseren Zöllen, ganz unabhängig von der Frage, wie hoch jedes Einzelne besteuert werden soll, uns doch freimachen von dieser zu großen Masse von zollpflichtigen Gegenständen,*) daß wir uns auf das Gebiet eines reinen einfachen Finanzzollsystems zurückziehen**) und

*) Noch am 1. Dez. 1876 plädirte Bismarck in vertraulichen Gesprächen für den Finanzplan, den er hier entwickelte. Nach einem Lobe der indirekten Steuern meinte er, dieselben sollen sich auf wenige große Artikel des freiwilligen Konsums und des Luxus (z. B. auf Wein) erstrecken, im Uebrigen solle der Tarif vereinfacht und den weniger wohlhabenden Klassen Erleichterung in den direkten Steuern verschafft werden. Durch die Aufhebung der Schlacht- und Mahlsteuer sei Fleisch und Brot nicht wohlfeiler geworden. Als ein Theilnehmer an dem Gespräch entgegnete, ihm koste das Brot jetzt 20 pCt. weniger als sonst, rief Bismarck: „Ei, das muß man sich merken, wo wohnen Sie?"

**) Interpellirt von dem Abgeordneten Richter in der Sitzung des Reichstags vom 29. Nov. 1881, ob Bismarck, als er das obenstehende Finanzsystem vertheidigte, noch

alle diejenigen Artikel, die nicht wirklich Finanzartikel sind, d. h. nicht hinreichenden Ertrag geben, über Bord werfen, — die zehn oder fünfzehn Artikel aber, welche die größte Einnahme gewähren, so viel abgeben lassen, wie wir überhaupt aus den Zollquellen für unsere Finanzen nehmen wollen. Als solche Gegenstände der Verzollung und zugleich einer entsprechenden Besteuerung im Inlande sehe ich im Ganzen diejenigen Verzehrungsgegenstände an, deren man sich, ohne das Leben zu schädigen, in gewissem Maße wenigstens zu enthalten vermag und wo man den Regulator seiner eigenen Beiträge zum öffentlichen Steuersäckel in so weit in der Hand hat, daß man weiß: wenn ich zwei Seidel trinke, so zahle ich zwei Pfennige, —.so viel mag darauf kommen, ich weiß es nicht, — und wenn ich zehn Seidel brauche, so zahle ich zehn Pfennige. Dasselbe ist der Fall mit dem Kaffee und vor allen Dingen mit dem Tabak; ich kann die Zeit kaum erwarten, daß der Tabak höhere Summen steure, so sehr ich jedem Raucher das Vergnügen gönne. Analog steht es auch mit dem Bier, dem Branntwein, dem Zucker, dem Petroleum und allen diesen großen Verzehrungsgegenständen, gewissermaßen den Luxusgegenständen der großen Masse. Die Luxusgegenstände der Reichen würde ich sehr hoch zu besteuern geneigt sein; sie bringen aber nicht viel: Trüffeln und Equipagen, was können sie bringen? Da kommen wir in eine Menge kleinlicher Gegenstände; ausländische Toilettengegenstände und dergleichen würde ich mit dem Zolle unter Umständen sehr hoch fassen; sie sind eigentlich noch würdiger wie der Taback, recht schwer belastet zu werden.

Ich wünschte, daß auch die Stempelabgaben gerechter vertheilt werden; die jetzige Besteuerung alles desjenigen Verkehrs, der den Grundbesitz betrifft, mit Stempeln ist erstaunlich ungerecht im Vergleich mit der, welche die mobilen Kapitalien in allen Geldgeschäften, dem Ankauf von beweglichen Sachen, Quittungen und dergleichen zahlen. Wenn ich für den Verkauf eines jeden Immobile ein volles Prozent geben muß, wenn ich bei der Verpachtung eines Gutes die ganze Pachtsumme vorweg, also, wenn ich auf dreißig Jahre verpachte, die im Jahre 1905 fällige Rate schon jetzt im Jahre 1875 verstempeln muß, als wenn sie baar auf den Tisch gezahlt würde, so sind das Ungerechtigkeiten, die den Grundbesitz treffen, und die bei der Reform remedirt werden.

Also in diesem Sinne befürworte ich zunächst das Gesetz in Betreff der Bierbesteuerung, das noch den großen Vortheil hat, daß es die Besteuerung für Nord- und Süddeutschland einander annähert, und daß es der erste und zwar in der Verfassung vorgesehene Schritt ist auf der Bahn

---

fremden Autoritäten glaubte, ob er erst nach 1875 angefangen habe, die Sache zu studiren, antwortet Bismarck „Ja"!

einer künftigen Gleichstellung, die zwar noch immer nicht zu erreichen sein wird, so lange der norddeutsche Verzehr im Biere dem süddeutschen nicht gleichkommt. Die Süddeutschen haben daraus eine sehr viel höhere Einnahme, weil in Süddeutschland viel mehr Bier getrunken wird pro Kopf; es ist aber auch sehr viel besser. Ich glaube, daß die Erhöhung der Steuer vielleicht zu besserem Bier führen wird, und daß die elende Flüssigkeit, die in Norddeutschland zum Theil unter dem Namen Bier gegeben wird, die Steuer gar nicht werth sein wird, gerade so wie früher bei der Schlachtsteuerverpflichtung in den Städten kein schlechtes Fleisch auf den Markt kam, weil es die Steuer nicht lohnte."

Scheitern der Steuerreform.*)

11. Dezember 1875. Während die Ressortminister im Reichstag und in der Provinzial-Correspondenz verkündeten, daß an eine Umkehr in der wirthschaftlichen Politik nicht gedacht werde,**) erklärte sich Bismarck bei zwangloser Besprechung über verschiedene Probleme der inneren Politik unter gewissen Reserven für die Errichtung neuer Reichsämter für den Handel, das Zollwesen und die Finanzen. Diese beiden Ressorts müßten indessen von einander getrennt sein, damit die Zollpolitik nicht ohne Schutz unter dem Drucke der finanziellen Bedürfnisse stehe. Der Kanzler bekannte sich sodann als Anhänger und eifriger Förderer des Gedankens, nach und nach sämmtliche deutsche Eisenbahnen für das Deutsche Reich zu kaufen. Der Kaiser lege für diesen Plan großes Interesse an den Tag und im preußischen Ministerium, in welchem derselbe „akademisch" besprochen worden sei, habe keine Stimme sich prinzipiell dagegen erhoben; nur der Justizminister habe juristische Bedenken auf Grund des preußischen

*) Der Gesetzentwurf, betr. die Bierbesteuerung, wurde bei der ersten Berathung der Budgetkommission zur Berathung überwiesen. Bei der zweiten Berathung wurde §. 1 des Gesetzentwurfs abgelehnt und demnächst von dem Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Delbrück erklärt, daß auf die Berathung der weiteren Artikel kein Werth gelegt werde. Die Berathung des Börsensteuer-Entwurfs wurde nach Ablehnung des §. 1 eingestellt und wegen Schlusses der Session nicht wieder aufgenommen. — Die obenstehende Rede des Kanzlers hat s. Z. großes Aufsehen erregt. Ein Artikel im Bremer Handelsblatt vom 27. Nov. 1875 (Nr. 1259) nannte auf Grund derselben Bismarck „den neuen Reichsfinanzminister".

**) Unter der Ueberschrift: „Keine Umkehr in der wirthschaftlichen Politik" theilte die Provinzial-Correspondenz vom 8. Dezember 1875 die Erklärung des Präsidenten des Reichskanzler-Amts Delbrück bei der Berathung der Petitionen in Betreff der Eisenzölle am 7. Dezember mit. Die Rede gipfelte in dem Schlußsatze: „Wir können uns nicht einen Augenblick darüber täuschen, wenn wir jetzt ein Gesetz — einerlei wieviel — Jahre vertagen, so ist das vielleicht nicht in der Empfindung derjenigen, die dafür agitiren, aber in der Empfindung der übrigen Welt weiter nichts als das Verlassen einer bisher betretenen Bahn, mit anderen Worten: die Welt wird sagen, Deutschland ist umgekehrt, es schreibt wieder die Schutzzölle auf seine Fahne. Meine Herren, damit geben wir allen denjenigen im Auslande Waffen in die Hand, welche wünschen, wenig von uns zu kaufen, welche wünschen, die Zölle, die sie bei sich haben, möglichst zu schrauben. Ich möchte wohl zu erwägen geben, ob nicht ein Votum, welches, wie jetzt im Sinne der Petitionen gefaßt ist, nachher recht schwer empfunden werden möchte von der Baumwollen-Industrie und der Wollen-Industrie."

Eisenbahngesetzes an den Tag gelegt. Bismarck sprach die Ueberzeugung aus, daß man in fünfzig Jahren der heutigen Eisenbahnmisère sich mit demselben überlegenen Lächeln erinnern werde, mit welchem man heute an die Postverhältnisse in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts sich erinnere.

Theilnehmer an dieser Besprechung gewannen den Eindruck, daß Bismarck mit der bisherigen Richtung der Handelspolitik bereits in hohem Maße unzufrieden war, und daß er eben durch die Kreirung neuer Reichsämter für die Ressorts des Handels, Zoll- und Finanzwesens die Omnipotenz Delbrücks brechen (es fiel das ominöse Wort „Delbrück verkleinern") und selbst einen Einfluß auf die Gestaltung dieser Fragen gewinnen wolle.*)

9. Februar 1876. In einer Reichstagsrede bezeichnet Bismarck die sozialdemokratischen Umtriebe**) als die Ursache der bestehenden geschäftlichen Krisis. „Sie haben ganz gewiß die deutsche Arbeit vertheuert und vermindert, und ihr Produkt ist, daß der deutsche Arbeitstag nicht mehr das leistet, was der französische und der englische Arbeitstag leistet; der französische Arbeiter arbeitet an einem Tage mehr als der deutsche und geschickter; wir sind zurückgekommen in der Arbeit, und dadurch haben wir aufgehört, konkurrenzfähig zu sein."

März 1876. **Auszug aus einem Erlasse an den Kaiserl. Botschafter Fürsten Hohenlohe in Paris, betr. die Erhebung einer Ausgleichungsabgabe für französisches Eisen im Falle der Beibehaltung des Systems der acquits-à-caution.*****)

„Während des Bestehens der zum Theil erheblichen deutschen Ein-

*) Die Lancirung des Projekts mit den Reichseisenbahnen erregte große Sensation. Nach Müller, politische Geschichte der Gegenwart, stellte Bismarck bereits in der Sitzung des Staatsministeriums vom 8. Januar 1876 den Antrag auf die Ueberlassung der preußischen Staatsbahnen und der staatlichen Aufsichtsrechte über die preußischen Staatsbahnen an das Reich. Vgl. auch die beachtenswerthen Bemerkungen des Abg. Richter in der Sitzung des Abgeordnetenhauses v. 26. April 1876 über die Genesis des Reichseisenbahn-Projekts, und unten 26. April 1876.

**) Seit unserer letzten Notiz hatten sich in den Regierungskreisen — wir nehmen wieder Bismarck aus — die Ansichten über die soziale Frage nicht geändert. Symptomatisch ist ein dem Handelsministerium entstammender Artikel der Provinzial-Correspondenz vom 30. September 1874, betitelt „Gegen die Irrlehren des Sozialismus", worin es heißt: „Unbestreitbar ist es grade der verhängnißvollste Irrthum des Sozialismus, daß die Arbeitermassen dazu angeleitet werden, bei dem Streben nach Verbesserung ihrer Lage von der naturgemäßen Aufbietung ihrer eigenen wirthschaftlichen und sittlichen Kräfte abzusehen und die Verwirklichung unerfüllbarer Wünsche von dem Eingreifen der Staatsgewalt, von einem Umschwung der Gesetzgebung oder gar von einer Umwälzung der Erwerbs- und Besitzverhältnisse zu erwarten. Alle gründlichen Denker stimmen in der Ueberzeugung zusammen, daß eine soziale Frage im eben angedeuteten Sinne radikaler Weltanschauung überhaupt nicht besteht, und daß alle Bestrebungen, die von einer solchen Anschauung ausgehen, nur zum wirthschaftlichen Verfall und zur Zerrüttung aller gesellschaftlichen Ordnung führen."

***) In Frankreich erhielt derjenige Industrielle, welcher Fabrikate aus Roheisen oder Stahl in das Ausland ausführte, gleichviel ob er diese Gegenstände aus inländischem

gangszölle auf Eisen und Eisenfabrikate wurden jene Ausfuhrprämien zum Theil durch die Eingangsabgaben ausgeglichen. Da nun aber mit dem 1. Januar 1877 alle diese Eingangsabgaben in Wegfall kommen sollen, so müßte im Fall des Fortbestandes einer Ausfuhrprämie die deutsche Eisenindustrie auf das empfindlichste geschädigt werden.

Man wird sich nicht verhehlen, daß die Fortdauer der in dem bestehenden System liegenden Ausfuhrprämien uns nöthigen würde, von französischem Eisen an Stelle der in Wegfall kommenden Zölle eine dem Ertrage dieser Prämie entsprechende Abgabe zu erheben."*)

18. März 1876. Vertrauliche Bemerkungen über die Arbeiterverhältnisse in Lauenburg. Die Arbeiternoth sei dort größer, als anderwärts, weil die Unmöglichkeit vorliege, sich anzusiedeln. Einen Gegensatz bildeten die Verhältnisse in Schönhausen und in einem Theile Pommerns, wo die sog. Büdnerverhältnisse (Hausbesitz mit Garten und Ackerland bis zu 2 Morgen) den ländlichen Familien die Möglichkeit einer Existenz böten, wenn auch der Mann nebenbei auf Arbeit gehen müsse. Dieses Verhältniß halte er (Bismark) für das richtige. Die Maßregeln in Bezug auf die Dismembration in Pommern seien nicht glücklich. Durch seine industriellen Anlagen in Pommern habe er die Erfahrung gemacht, daß die innerhalb der Tagelöhnerfamilien sich durch besondere Begabung und Fleiß hervorthuenden Individuen Gelegenheit fänden, sich emporzuschwingen; deshalb sei dort kein Mangel an Arbeitskräften. Er halte also industrielle Anlagen in Verbindung mit der Landwirthschaft für einen Hebel auch unserer gewöhnlichen Tagelöhnerverhältnisse und glaube deshalb, daß die große Ausbreitung des Sozialismus in Holstein mit darauf zurückzuführen sei, daß dort ähnliche Ansiedelungen nach Lage der Gesetzgebung unmöglich seien. Die Unzufriedenen seien die, die etwas gelernt hätten, und sich den Weg zum Vorwärtskommen versperrt sähen."*)

oder ausländischem Material anfertigte, von der Verwaltung einen Schein, der ihn ermächtigte, eine der ausgeführten Gewichtsmenge entsprechende Menge Roheisen 2c. zollfrei aus dem Auslande einzuführen. Diese Ermächtigungsscheine konnten an andere Gewerbtreibende, welche die betreffenden Eisensorten vom Auslande beziehen wollten, verkauft werden. Ein Fabrikant, welcher zur Herstellung seiner zum Export bestimmten Erzeugnisse nur einheimisches Eisen verwendete, erhielt also mittelst Veräußerung der ihm ertheilten acquits-à-caution Ersatz für einen Eingangszoll, welchen er nicht entrichtet hatte und konnte somit den Preis für eine Lieferung nach dem Auslande um so viel niedriger stellen, als der von ihm bezogene Preis des acquit betrug.

*) Die Reklamation der deutschen Regierung blieb erfolglos. Der vorstehende Erlaß weist zum ersten Mal auf einen Wendepunkt in der deutschen Handelspolitik hin. Deutschland ist nicht mehr gesonnen, sich jede willkürliche Benachtheiligung seines Handels durch das Ausland gefallen zu lassen. Es kündigt Repressivmaßregeln an, falls seine Beschwerden nicht berücksichtigt werden. Der Erlaß erging, was man zu beachten bittet, noch unter Delbrücks Regime. Vgl. unten 7. Dezember 1876.

**) Aehnliche Gesichtspunkte entwickelte Bismarck in der Abgeordnetenhausrede vom 5. April 1876 bei der dritten Berathung des Entwurfs eines Gesetzes, betr. die Vereinigung des Herzogthums Lauenburg mit der preußischen Monarchie. — Von dem Abgeordneten Geh. Regierungsrath a. D. Jacobi in Liegnitz war zu Anfang des Jahres 1876 eine Broschüre als Separatabdruck aus dem Arbeiterfreund erschienen, welche über den neuesten Stand der gewerblichen Arbeitslöhne in Nieder-

26. April 1876. **Abgeordnetenhausrede, betr. die Reichsverfassung und die Eisenbahnen, das Reichs-Eisenbahn-Amt, ein Reichseisenbahn-Gesetz, die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preußen, das Privateisenbahn-System, event. Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen im Falle der Ablehnung des Reichseisenbahn-Projekts, die wirthschaftliche Existenzfähigkeit kleiner Bahnkomplexe, Tempo der Verwirklichung des Reichseisenbahn-Projekts, Nutzung der Zeit vor dessen Verwirklichung zur Verstärkung des Staatseisenbahnbesitzes in Preußen.**

„Die Reichsverfassung giebt dem Verkehr im Deutschen Reich und den gesamten Angehörigen desselben sehr werthvolle Verheißungen in Bezug auf die Behandlung der Eisenbahnen. Ich habe darauf gerechnet, daß die Regierungen die Verpflichtung, die sie hier übernommen haben — die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse eines einheitlichen Verkehrs verwalten zu lassen — ernster nehmen würden, und daß namentlich die Königlich preußische Regierung dies thun würde, in deren Handelsministerium dieser Theil der Verfassung ausgearbeitet ist. Ich habe mich darin vollständig getäuscht!

Ich hatte dann geglaubt, daß die Herstellung des Reichs-Eisenbahn-Amts als eines Aufsichtsamts dem Mangel abhelfen könnte. Diese Erfahrung hat aber nur gezeigt, wie ohnmächtig das Reich an sich und wie stark der Territorialstaat ist. Das Reichs-Eisenbahn-Amt ist eine begutachtende, berathende, — bittende Behörde geworden, die sehr viel schreibt und thut, ohne daß ihr Jemand Folge leistet.

Ich habe demnächst meine Hoffnung als Kanzler zur Verwirklichung dieses Theils der Verfassung auf ein Eisenbahngesetz*) gerichtet gehabt. Es

---

schlesien berichtete. Der Verfasser hatte auch dem Reichskanzler ein Exemplar der Broschüre übersandt, darauf erhielt derselbe ein Schreiben Bismarcks, in welchem dieser unter dem Dank für die Uebersendung das große Interesse bekundete, welches die Arbeit beim Durchlesen derselben in ihm hervorgerufen habe. Gleichzeitig sprach der Reichskanzler seine Verwunderung darüber aus, daß die Arbeitslöhne, wie er das von seinen Besitzungen genau wisse, sowohl in Pommern als auch im Lauenburgischen noch nicht den niedrigen Satz erreicht hätten, wie dies, der Broschüre zu Folge, in Niederschlesien der Fall war. Bismarck bat den Verfasser, ihm über die Gründe Aufschluß zu geben. Vgl. auch unten 18. März 1876.

*) Zur Vorgeschichte des Reichseisenbahn-Projekts bemerkte der Minister v. Mittnacht im März 1878 in der württembergischen Ständekammer: in den Jahren 1874 und 1875 seien zwei Entwürfe eines Reichseisenbahn-Gesetzes an die württembergische Regierung gelangt, keiner derselben habe aber dem Bundesrath vorgelegen. Der zweite Entwurf habe die Bestimmung enthalten, daß die unmittelbare Aufsicht über alle deutschen Bahnen dem Reich zufallen solle. Hierin habe die württembergische Regierung eine formelle und materielle Aenderung der Reichsverfassung erblickt.

ist vorher schon davon gesprochen worden, welche Schwierigkeiten dessen Zustandekommen gehabt hat; nur ist es ungerecht, diese Schwierigkeiten allein der Königlich sächsischen Regierung zuzuschieben; es sind andere Regierungen, und dabei die unsrige, auch betheiligt.*)

Die Thatsache ist immer geblieben, daß der faktische Einfluß des Königlich preußischen Handelsministeriums auf die gesamte Entwickelung und Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens ein stärkerer ist, als der des Reichsministeriums, trotz Allem, was darüber in der Verfassung steht; es hat eben das Recht der territoriellen Aufsicht mit seiner Exekutivgewalt und der Besitz eines großen Eisenbahnkomplexes, der eine magnetische Einwirkung auf andere Schienenwege ausübt, doch als sehr viel stärker sich erwiesen, als die theoretischen Verfassungsrechte, die dem Reich verliehen worden sind.

Ich kann nicht sagen, daß die preußische Eisenbahnpolitik in den früheren Stadien — mit Ausnahme der Zeit, wo der Minister v. d. Heydt sie leitete — im Ganzen eine glückliche gewesen ist. Es ist daraus ein Zustand der Zerrissenheit hervorgegangen, dem ich doch noch andere Seiten abgewinnen muß, wie die idealen Wirkungen der Konkurrenz und die Initiative der Verbesserungen, die der Abgeordnete Richter hervorhob. Wir sind in Bezug auf den Eisenbahnverkehr in eine Lage gerathen, wie sie sonst seit dem Mittelalter Deutschland nicht eigenthümlich war. Wir haben in ganz Deutschland glaube ich 63 verschiedene Eisenbahnprovinzen — das ist fast zu wenig gesagt, sie sind selbständiger als Provinzen, Eisenbahnterritorien möchte ich sagen — von denen vielleicht 40 auf Preußen kommen. Jede dieser territorialen Herrschaften ist mit den mittelalterlichen Rechten des Stapelrechts, des Zoll- und Geleitwesens und Auflagen auf den Verkehr nach Willkür zu Gunsten ihres Privatsäckels ausgerüstet, ja selbst mit dem Fehderecht. Wir erleben heute, daß ohne Vortheil für die Eisenbahnen und die Aktionäre, aus einer Art von Sport möchte ich sagen, die Direktionen untereinander einen Kampf führen, der viel Geld kostet und der mehr ein Machtkampf ist ohne finanzielle Konkurrenz. Diesen Zuständen kann nur dadurch abgeholfen werden, daß auch in Preußen ein anderer Weg der Abhülfe als bisher versucht wird, wenn der Uebergang an das Reich nicht stattfinden sollte; selbst das preußische Aufsichtsrecht erweist sich nicht als stark genug, um Zustände, die sich den Reichsverfassungsbestimmungen nähern, auch nur innerhalb Preußens herzustellen. Es gehört dazu noch eine stärkere Eisenbahnmacht der Staatsverwaltung innerhalb Preußens, keineswegs eine Unifikation, nur eine Konsolidation. Ich glaube,

*) Man vergleiche in dieser Beziehung den hochoffiziösen Artikel der Nordd. Allgem. Ztg. vom 11. April 1876 Nr. 86, auch den zur Klärung des damaligen Verhältnisses dienenden offiziösen Artikel im Reichsanzeiger vom 1. Juli 1875.

daß nach jeder der Hauptrichtungen hin, der Staat im Besitz irgend einer Verbindungslinie sein sollte, der gegenüber eine Konkurrenz stattfinden kann, die aber auch selbständig ihre Verbindungen aufrecht zu erhalten in der Lage ist. Die Befürchtung, daß die Aufsicht und die Konkurrenz mit einander unvereinbar seien, theile ich nicht; ich habe wenigstens bisher noch nicht wahrgenommen, daß die Prosperität einer Eisenbahn unter der Aufsicht des konkurrirenden Staates gelitten hätte. Außerdem halte ich die Eisenbahnen dazu nicht in der Hauptsache bestimmt, ein Gegenstand finanzieller Konkurrenz zu sein, um das höchst mögliche herauszuschlagen; die Eisenbahnen sind nach meiner Ueberzeugung viel mehr für den Dienst des Verkehrs, als für den Dienst der Finanzen bestimmt; daß sie dabei nicht finanzielle Vortheile bringen sollten, wäre eine Thorheit. Die Ueberschüsse, welche die Staaten in Gestalt von Reinerträgen beziehen, oder die an die Aktionäre in Gestalt von Dividenden gehen, bilden recht eigentlich die Besteuerung, welche der Staat von dem Verkehr, der auf Grund seines Privilegiums zirkulirt, erheben könnte, die aber bei den Privatbahnen den Aktionären zufällt. Daß diese Besteuerung keine drückende, vielmehr eine dem Verkehr angemessen und finanziell gerechte sei, das ist Sache der Erwägungen; daß aber die Konkurrenz im Finanzwege, also recht eigentlich die Fiskalität, die Hauptsache der Eisenbahnexistenz und ihrer Behandlung sei, das muß ich bestreiten, und deshalb halte ich den Begriff einer Konkurrenz zwischen Privat- und Staatsbahnen für keinen, der uns abhalten dürfte, eine Abhülfe der Nachtheile unserer Zerrissenheit zu suchen. Die nichtpreußischen Bahnen, welche noch Privatbahnen sind — es sind deren sehr wenige — werden wahrscheinlich in kurzer Zeit von den betreffenden Staaten erworben werden; die nichtpreußischen Staatsbahnen aber sind in sehr guten Händen, sie dienen bereits in der Hauptsache dem öffentlichen Verkehrsinteresse, nebenher den Finanzinteressen dieser Staaten, also jedenfalls öffentlichen Zwecken. Es ist der Uebelstand der Privatbahnen, daß ein von dem Staate verliehenes Privilegium — man kann sagen, ein verliehenes Monopol — für Privatinteressen und Privatrevenüen rechtmäßig ausgebeutet wird. Das findet bei den Staatsbahnen nicht statt.

Die Befürchtung, der Anziehung eines größeren Eisenbahnkomplexes nicht widerstehen zu können, halte ich nicht für gerechtfertigt; denn ich finde, daß kleinere Bahnkomplexe unabhängiger Staaten — Staaten von der Größe wie die bedeutenderen deutschen Mittelstaaten, wie die Schweiz, Belgien, die Niederlande — inmitten und an der Grenze größerer benachbarter französischer und deutscher Eisenbahnkomplexe ohne die mindeste Besorgniß für ihre wirthschaftliche Selbständigkeit bestehen.

Die Abhülfe der Schäden, an denen die preußischen Eisenbahnen laboriren, könnte in einer sehr einfachen Weise auf rein preußischem Gebiet

durch allmälige Vergrößerung der Staatsbahnen erfolgen, indem vielleicht die Eisenbahnverwaltung selbständiger gestellt würde, als bisher, indem man ein vollständig unabhängiges eigenes Eisenbahnministerium errichtet, und dieses generell ermächtigt, passende Verträge mit Privatbahnen abzuschließen und demnächst dem Landtage zu unterbreiten. Dies wäre sehr einfach, wenn wir nicht in dem Reichsverbande und unter der Herrschaft der Reichsverfassung ständen. Angesichts der Verpflichtung, die wir dem Reich gegenüber haben, halte ich es aber für eine Pflicht, zuerst die Macht des Reichs und nicht die eines Großpreußenthums zu erstreben, den stärksten Staat im Reich, so weit wir es hindern können, auch auf wirthschaftlichem Gebiet nicht noch mehr Uebergewicht gewinnen zu lassen, sondern die Elemente dazu dem Reich anzubieten. Die Reichsverfassung kann meines Erachtens nur auf diesem Wege zu einer Wahrheit werden. Sehr schnell wird dies allerdings nicht auszuführen sein; es werden immerhin mindestens drei Jahre vergehen, bevor wir darauf rechnen können, in ein anderes Fahrwasser zu kommen. Ich würde es bedauern, wenn diese drei Jahre von der preußischen Regierung ganz unbenutzt blieben, um auf dem Wege, den wir event. gehen müssen, wenn das Reich uns eine ablehnende Antwort giebt, oder auf dem Wege, den meines Erachtens das Reich gehen wird, wenn es unsere Staatsbahnen annimmt — ich glaube die Gelegenheiten sind jetzt eher günstig, wie nachtheilig — vorwärts zu gehen und solche Verbindungen anzuknüpfen, durch die wir in den Stand gesetzt werden, in einer nächsten Sitzung bereits Vorlagen von Verträgen zu machen, welche von Preußen abzuschließen sind, um die Masse, die demnächst an das Reich überzugehen hat, zu vermehren, event. den preußischen Staatsbesitz zu steigern.

Meines Erachtens empfiehlt es sich, Schritt für Schritt in dieser Vergrößerung vorzugehen, nichts zu übereilen, nichts zu drängen, nichts zu ernsthaften und feindlichen Fragen zuzuspitzen, sondern die Sache eben wie eine rein wirthschaftliche zu behandeln, bei der ein gewaltsamer Druck nach keiner Seite geübt wird".*)

18. Mai 1876. **Herrenhausrede. Keine Benachtheiligung der neuen Landestheile durch das Reichseisenbahn-Projekt. Vorzüge desselben im Vergleich zu einer preußischen Eisenbahn-Verstaatlichung. Rückschritt der Rentabilität der Bahnen. Die Vortheile der Privatdirektionen. Möglichkeit der Bewirthschaftung eines so großen Eisenbahn-Komplexes. Eisenbahnverhältnisse in England. Beschwerden über Eisenbahnmißbräuche. Organisation einer speziellen**

*) Annahme der Vorlage im Abgeordnetenhause mit einer Mehrheit von 56 Stimmen. (Prov.-Corresp. vom 3. Mai 1876.)

Vorbereitung für den Eisenbahndienst. Vermeidung jeder Pression auf den Bundesrath.

Herr von Kleist-Retzow habe der Sorge Ausdruck gegeben, daß im Falle der Annahme des Reichseisenbahn-Projekts die armen Landestheile in Zukunft von Seiten des Reichs die Pflege nicht haben würden, die sie bisher von Seiten des preußischen Staats gehabt haben. „Das glaube ich auch nicht, daß das Reich sich dazu verpflichtet fühlen wird; es ist auch nicht seine Aufgabe. Warum aber der preußische Staat in seiner Gesamtheit nicht späterhin, wenn er die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit anerkennt, dieselbe Fürsorge für seine ärmeren Landestheile aus dem gemeinsamen Säckel aller Provinzen üben sollte, die er bisher geübt hat, warum er allen seinen Unterthanen aus eigenen Mitteln nicht auch ferner helfen sollte und ebenso bereitwillig wie bisher, das sehe ich nicht ein; das bleibt dem preußischen Staat unbenommen."

Ein Mißtrauen der übrigen Bundesstaaten könne aus dem Reichseisenbahn-Projekt nicht erwachsen. „Dieses Mißtrauen würde viel stärker berechtigt sein, wenn der ganze gewichtige Komplex einer Basis von staatlichem Einfluß ausschließlich in den Händen Preußens bliebe und dort so ausgebeutet würde im einseitigen preußischen Interesse, wie es das Reich nicht könnte; denn das ist das Eigenthümliche der Reichsverwaltung, daß dort gerade die übrigen Regierungen mitzureden und mitzubeschließen haben über die Gesetze und Anordnungen, welche das Eisenbahnwesen regeln, über das Budget der Eisenbahn und über die Tarife, und daß sie ihre Mitwirkung dazu benutzen können, eine Reichseisenbahn-Politik, welche ihre eigenen partikularen Interessen schädigt, zu verhindern und öffentlich zu diskutiren, während, wenn diese Schädigung und Beengung von Preußen als Bundesstaat ausschließlich, ohne daß das Reich dabei betheiligt wird, ausgeübt würde, ich gar nicht sehe, was sie für Hülfsmittel dagegen hätten.

Daß die Rentabilität der Eisenbahnen im Allgemeinen stetig zurückschreitet, ist eine bekannte Thatsache, die sich in allen Ländern beobachten läßt, und nicht blos bei uns. Es ist das eine natürliche Folge des fortdauernden Abbaus der Hypotenuse zu den beiden Katheten und der Vervielfältigung der Linien zwischen zwei Punkten, eine Folge des Irrthums, daß die Konkurrenz in Eisenbahnlinien den Verkehr wohlfeiler macht. Es haben darüber in England sehr lehrreiche Berechnungen stattgefunden: so lange eine Linie zwischen zwei großen Orten vorhanden war, ist die Fracht für die Tonne 17 Schilling gewesen; als die zweite Konkurrenzlinie hinzukam, ist sie auf 22 Schilling, und als die dritte Linie gebaut war auf 28 Schilling gestiegen, indem derselbe Verkehr, der sich nicht wesentlich vermehrt hat, anstatt der Verzinsung für die eine Linie nun eine solche für die drei Linien aufbringen mußte. Solche Verhältnisse wiederholen sich

überall, und sie bewirken, daß, wie ein Engländer sagte, die Eisenbahnen so lange vermehrt werden, bis keine von ihnen über 2 pCt. bringt; das fühlen auch die meisten Aktionäre der Privatbahnen, und ich glaube, daß auf Seiten der Aktionäre das Widerstreben gegen den Uebergang eines Theils der Bahnen an den Staat ein bei weitem geringeres ist. Die Aktionäre würden zum großen Theil froh sein, eine zurückgehende Rente zu einem festen Kurse, wenn der Preis annehmbar ist, loszuschlagen. Die Direktionen aber sind zum Theil in einer Lage, die ihnen keine Gesetzgebung ersetzen kann; sie sind deshalb nicht zu tadeln, es sind organisch mächtige Gebilde, die sich geschichtlich und berechtigt herausgestellt haben, mit einem Einkommen und Tantième und sonstigen berechtigten Emolumenten, wie sie in einigen Fällen die Botschafter vom Staate nicht beziehen; daneben eine sehr große Clientele, eine sehr erhebliche Machtstellung im Staate und dann die Vortheile der Verbindung in der Stellung von Eisenbahndirektionen mit den Direktionen anderer industrieller Unternehmungen, Bankunternehmungen, Hüttenwerken und Eisenwerken. Das sind alles berechtigte und legitime Vortheile, die aus der Stellung der Direktionen gezogen werden und nicht alle ersetzt werden können.

Es ist ferner der Einwand erhoben worden, daß der Versuch noch nicht gemacht sei, einen so großen Komplex von Eisenbahnen aus einer Hand zu bewirthschaften. Nun, was diese Vorlage betrifft, so ist ja in derselben der Versuch toto die bereits gemacht, die preußische Regierung bewirthschaftet denselben Komplex, der an das Reich übergehen soll. Ich verweise ferner auf die Post, und glaube, daß die Zahl der Eisenbahnbeamten, die jetzt zu übernehmen sein würden, die der Postbeamten, die das Reich bereits hat, höchstens um 30—50 pCt. übersteigen würde. Wenn in anderen Ländern bisher ein so großer Verwaltungskomplex nicht existirt, so kann uns doch eine Umschau in der Eisenbahngesetzgebung überzeugen, daß kein anderes Reich davor zurückschreckt, im Gegentheil alle dem Ziele dadurch zustreben, daß sie sich, was nur bei uns unterlassen, oder in einer anderen, später aufgegebenen wirthschaftlichen Form zu erstreben versucht wurde, alle das Heimfallsrecht für sämmtliche Eisenbahnen stipulirt, und namentlich das französische System, wo 90 Jahre nach der Konzession alle Bahnen dem Staat anheimfallen, angenommen haben. Aber nicht nur auf Frankreich, sondern, wie ich glaube, auch auf Oesterreich und auf Italien erstreckt sich dieser Zustand, als etwas gesetzlich Erstrebtes, als etwas, was die Staatsmittel sofort zu erreichen nicht erlaubten, was die gedachten Länder sich aber durch die Gesetzgebung haben sichern wollen. Das einzige Land, welches in dieser Beziehung unter allen anderen europäischen großen Ländern keine Vorkehr getroffen hat, ist bekanntlich England, und dort sind mir von sehr einflußreichen und bedeutenden Staatsmännern

mannigfache Sorgen und ein lebhaftes Bedauern über diese Situation wiederholt ausgesprochen worden. Angesehene englische Staatsmänner haben mir gesagt: bei uns besteht leider die Befürchtung, daß es schon zu spät sei, den Uebergang der Privatbahnen in die Hände des Staates zu bewirken; von der Nothwendigkeit und Nützlichkeit, daß es geschehe, sind wir Alle überzeugt. Wir glauben deshalb, daß es zu spät ist, weil die Macht der Eisenbahndirektionen in den Wahlen und in dem Parlamente schon zu stark geworden ist, als daß die Regierung ohne ein verfassungswidriges Verfahren sie brechen könnte. Die Interessen daran werden aber für so wichtig gehalten, daß, als vor Jahren die nur noch wenigen, aber sehr mächtigen Eisenbahngesellschaften, zu welchen die ursprüngliche Masse der englischen Unternehmungen sich konsolidirt hat, damit umgingen, sich in eine Einzige zu verschmelzen, um einen einzigen Direktor an ihrer Spitze zu haben — gewissermaßen einen Eisenbahnkönig — die Regierung darin eine solche Gefährdung des Staatswohles erblickt hat, daß sie außeramtlich die Eisenbahngesellschaften mit etwas in England so ziemlich Unerhörtem bedrohte. Sie ließ ihnen sagen: daß sie zur Verhinderung dieses Plans zu Mitteln greifen müßte, deren Verfassungsmäßigkeit zweifelhaft sein könnte. In Folge dieser Drohung ist diese Fusion alsdann unterblieben.

Die Sorge, daß Beschwerden über Eisenbahnmißbräuche, die jetzt schon ziemlich schwer zu verfolgen sind, dann, wenn sie Reichsangelegenheit wären, nicht mehr durchzuführen sein würden, theile ich nicht. Einmal hat Alles, was auf den Reichsgesetzen und auf dem Reichsbetriebe beruht, doch eine sehr starke Kontrole in Gestalt der Verhandlungen des Reichstags. Wenn da Beschwerden eingebracht werden im Wege der Petitionen oder von Anträgen, so haben sie dort ein ganz anderes Gewicht, als eine Klage gegen eine Privateisenbahn. Da ist es unter Umständen ziemlich gleichgültig, wie der Reichstag oder die Abgeordneten darüber denken, während es der Regierung niemals gleichgültig sein kann, wie die Parlamente und die öffentliche Meinung denken. Außerdem beziehe ich mich als Vergleich auf die Reichspostverwaltung.

Man wird mir beistimmen, daß dieselbe sehr bereitwillig, sehr energisch Beschwerden untersucht und, wenn sie irgend begründet sind, sie auch wirksam abstellt. Warum sollte es nicht gelingen, ein ähnliches Ressort, wie das der Post, zu schaffen, eine Verwaltung, die eine in sich wesentlich geschlossene Karriere, eine besondere Dienstvorbereitung von der Schule her, besitzt, wie dies bei der Post der Fall ist. Ich halte es für einen Mißstand, daß das bisher nicht der Fall ist, daß die Eisenbahnverwaltungen, wenigstens die staatlichen, darauf angewiesen sind, ihre Beamten im Wesentlichen aus Kreisen zu beziehen, die einen ganz fremdartigen Studiengang durchgemacht haben, und daß die Eisenbahn nicht ähnliche Einrichtungen

wie die Post besitzt, die es ermöglichen würden, sich eine eigentlichere Fachbildung zu verschaffen und das Eisenbahnstudiren als Brodstudium schon auf der Universität oder den polytechnischen Anstalten beginnen zu lassen.“*)

Gesetz vom 4. Juni 1876, betr. die Uebertragung des Eigenthums und der sonstigen Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich. Preußische Ges.-Samml. S. 161.

Ende Mai 1876. Ergebnißlose Konferenzen Bismarcks mit dem bayerischen Staatsrath und Abgeordneten von Schlör über die Eisenbahnfrage im Allgemeinen und die Eisenbahntarife im Besonderen.

31. Mai 1876. Ersetzung des Präsidenten des Reichskanzler-Amts Delbrück durch den Großh. hessischen Ministerpräsidenten Hofmann.

*) 24. Mai 1876. Die Provinzial-Correspondenz giebt ein Resumé der im Herrenhause über die Frage gepflogenen Verhandlungen und berichtet über die Annahme der Vorlage mit 60 gegen 31 Stimmen. — Die Times erblickte in der Eisenbahnvorlage Bismarcks einen neuen Beweis seiner Energie und seines ruhmreichen Strebens für die Einigung Deutschlands. Auf diesem Felde erscheine er im besten Lichte und bethätige abermals seine hohe Einsicht in das, was politisch und ökonomisch Deutschland noth thue.

V. Abschnitt.

Vom Abgang Delbrücks bis zur Einleitung der Wirthschaftsreform. Juni 1876 bis November 1878.

Die Vertiefung Bismarcks in die wirthschaftliche Frage, welche in unserer jetzigen Periode auch äußerlich mehr hervortritt, beruht auf keiner zufälligen Anwandlung oder Laune desselben; sie war ihm ebenso Bedürfniß, wie beispielsweise Göthe die Beschäftigung mit den ihm heterogenen naturwissenschaftlichen Problemen. Die Vorboten des Umschwungs lassen sich schon bis in das Jahr 1874*) verfolgen. Bismarck sagte sich damals, daß er durch eine von seinem König und Kaiser genehmigte kühne unerschrockene Politik, welche durch die Tapferkeit des treuen „Volkes in Waffen" und durch das Genie unserer Feldherren unterstützt worden war, dem deutschen Einheitgedanken, der bisher gleich Banquos Geist, die blutigen Locken schüttelnd, ruhelos und anklagend umherirrte, einen Körper gegeben habe. Er hatte ein wohl erworbenes Recht, stolz zu sein auf seine beispiellosen Erfolge; denn „Brave freuen sich der That". Er mochte daneben aber sich wohl auch zuweilen zweifelnd die Frage vorlegen, ob ihm die Zukunft noch zum zweiten Male solche Erfolge vorbehalten habe, und ob er sich nicht in Gefahr begebe, auf seiner Ruhmesleiter einige Sprossen herunterzusteigen, wenn er, in Ermangelung jeder Aussicht auf die Möglichkeit solcher erhabener Thaten auch für die Zukunft an der Spitze der Geschäfte des durch seine Politik geschaffenen Reichs weiter verharre, um Funktionen obzuliegen, welche ebensogut auch irgend ein Anderer verrichten könne. Dies mochte der Gedankengang sein, welcher ihn im Jahre 1874 in erster Linie veranlaßte, ernstlich an seine Entlassung zu denken. Vorstellungen seiner Angehörigen und Sorge für seine Gesundheit mögen in zweiter Linie mit-

*) Dies bestätigt auch Karl Braun (Wiesbaden), ein überaus feiner Beobachter der Wandlungen, die sich dazumal bei dem Staatsmanne vollzogen. Vgl. hierzu und zu dem Folgenden dessen Werk: Von Friedrich dem Großen bis zum Fürsten Bismarck, Berlin 1882.

gewirkt haben. Aber wenn er auch auf dem Gebiete der hohen Politik bis zu einem gewissen Grade „müßig geworden", so war doch sein Thatendrang noch lange nicht gesättigt. Allmälig befreundete er sich daher mit dem Gedanken, auf dem Gebiete des Innern und der Finanzen ebenso Großes zu leisten, wie auf dem des Aeußern, ein neues System zu ersinnen und auszuführen und auch auf diesem Gebiete Deutschland an die Spitze der Staaten und sich an die Spitze der Staatsmänner des neunzehnten Jahrhunderts zu stellen, — ein Heros, gleich groß auf allen Gebieten. Es war damals, wo er im vertraulichen Gespräche sagte: „Ich langweile mich; die großen Dinge sind gethan. Das Deutsche Reich ist aufgerichtet. Es ist anerkannt und geachtet bei allen Staaten und Nationen. Etwaigen Koalitionen, welche sich gegen einen Staat, wenn er große Erfolge errungen, wohl zu bilden pflegen, wird man zuvorzukommen wissen. Wenn auch Frankreich Revanchegedanken hegen sollte, so wird es gegen uns keinen Alliirten finden, und ohne einen solchen wird es Nichts wagen. Was bleibt mir da unter solchen Umständen übrig? Die Verwaltung im Innern? Nun ja, ich bin durchaus nicht in Allem mit ihr einverstanden und fühlte manchmal sogar das Gelüste, nachdem ich mein Amt niedergelegt habe, mich um ein Abgeordnetenmandat zu bewerben, das mir nicht entgehen kann, und dann den Ministern durch meine Opposition das Leben so sauer als möglich machen. Aber alles das, mag ich mich nun an der Spitze der Regierung oder an der Spitze der Opposition in die Verwaltungsfragen hineinstürzen, sind doch höchst untergeordnete Dinge im Vergleich mit dem, was bisher meine Aufgabe gewesen. Warum soll ich mir also nicht Ruhe gönnen? Dazu bin ich zu müde. Ja, wenn es gälte, dem Deutschen Reich eine mächtige, unerschütterliche finanzielle Grundlage zu geben, welche demselben eine dominirende Stellung verleiht und es in organische Verbindung bringt mit allen öffentlichen Interessen in Staat, Provinz, Kreis und Gemeinde, dann würde ich dabei sein, dann würde ich mir noch einmal etwas zumuthen. Das wäre eine große und würdige Aufgabe, die mich reizen könnte, den letzten Hauch meiner sinkenden Kraft daran zu setzen. Allein die Aufgabe ist schwierig. Ich bin nicht eigentlich Techniker auf diesen Gebieten; und meine jetzigen Rathgeber, so tüchtig sie auch sein mögen für die laufenden Geschäfte, haben keine schöpferischen Ideen. Sie bewegen sich in ausgefahrenen Geleisen. Ich bin darauf angewiesen, mir selbst die Reformgedanken zu schaffen und mir die Werkzeuge zu ihrer Ausführung zu nehmen, wo ich sie finde."

Wir finden also Bismarck am Ausgangspunkt einer ganz neuen Entwickelungsphase; er ist der Politik nicht etwa müde geworden; sie beschäftigt ihn aber nicht mehr voll; er sucht nach einem neuen Arbeitsfelde, und findet es in der Fürsorge für das materielle Wohl des Volkes, das er vorher

politisch beglückt hat. Bismarck hat in dieser Beziehung einen ähnlichen Entwickelungsgang durchgemacht, wie Ferdinand Lassalle. Dieser starke Geist, schreibt im Jahre 1862 in einem bisher noch unbekannten Brief an seinen Freund Lothar Bucher: „Mit Recht können Sie sich mit der Herstellung eines Einverständnisses über die schwebenden politischen Fragen nicht beruhigen. Mit Recht dringen Sie von selbst auf jenen innersten Quellpunkt hin, von dem alle politischen Fragen eben nur Konsequenzen und Ausflüsse sind — auf die soziale Frage, das soziale Programm. Mich kann das nur freuen! Ist es doch eine Bestätigung mehr, daß jeder tiefere Geist eben sich von selbst zu dem sozialen Prinzip hintreiben muß, und nur hier seine wirkliche Befriedigung, seine religiöse Einheit und Erfüllung finden kann; eine Befriedigung, die dann aber auch eine unangreifbar dauernde bleibt, jeder Ungewißheit, jeden Schwankens, jeder Tagesverzerrung spottet!"

Der Abgang Delbrücks bedeutete mehr als die bloße Erledigung der Präsidentschaft im Reichskanzler-Amt; es war damit ein gewaltiges Vakuum entstanden, welches sich nach dem bekannten physikalischen Gesetze ausfüllen mußte. Eine Kraft, welche Delbrück mit all seinen Kenntnissen, Beziehungen und Erfahrungen vollständig hätte ersetzen können, war nicht vorhanden; so wurde denn zu seinem Nachfolger eine Persönlichkeit auserwählt, welche wenigstens zur Führung der Geschäfte des Reichskanzler-Amts geeignet erschien, der Großherzoglich hessische Staatsminister Hofmann, ehedem hessischer Bevollmächtigter beim Bundesrath. Es wird behauptet, daß Delbrück selbst ihn dem Reichskanzler zu seinem Nachfolger designirt habe.

Die Schwierigkeit der Verhältnisse, unter denen der neue Präsident des Reichskanzler-Amts die Erbschaft Delbrücks antrat, sind nicht zu verkennen. Wenn heute Bismarck abginge, so wäre die Lage seines Nachfolgers in der Leitung der auswärtigen Politik eine verhältnißmäßig günstige; denn Bismarck würde wohlgepflegte Verhältnisse gegenüber den betheiligten Mächten hinterlassen, Traditionen, die gewissermaßen nur fortzusetzen wären, und außerdem in dem Grafen Herbert eine Persönlichkeit, welche in die letzten Gedanken seiner Politik eingeweiht ist und der die Nation volles Vertrauen entgegenbringt. Von welchen Gesichtspunkten aus die *inneren* Fragen nach Bismarcks Auffassung behandelt werden sollen, ist jetzt gleichfalls kein Geheimniß mehr. Anders lagen die Verhältnisse damals; klar war nur soviel, daß die bisherige Wirthschaftspolitik keine befriedigenden Erfolge für sich aufzuweisen hatte, wie sie aber neu zu gestalten war, wußte kein Mensch; im preußischen Staatsministerium, im Parlamente, im Bundesrath, kurz bei allen gesetzgeberischen Faktoren herrschten Unsicherheit und mehr oder minder lebhafte Meinungsverschiedenheiten.

Wenn man die Amtsthätigkeit des neuen Präsidenten des Reichskanzler-Amts objektiv würdigen will, so muß vor allem bemerkt werden, daß seine Stellung zum Kanzler von der seines Amtsvorgängers grundverschieden war. Delbrück war zwar formell auch der Untergebene Bismarcks, er hatte sich aber in einem Dezennium thatsächlich mindestens diejenige Stellung ihm gegenüber zu erkämpfen gewußt, wie sie der einflußreichste preußische Minister, also Camphausen, besaß. Nun entsprach aber ein ihm gegenüber zu einer Macht gelangter Präsident des Reichskanzler-Amts den Idealen Bismarcks von der Organisation der Reichsgewalt nicht. Als der Staatsminister Hofmann das Erbe Delbrücks antrat, vermochte sich denn auch das Reichskanzler-Amt auf dem Gipfel der alten Macht nicht zu erhalten.

Die Minderung des Einflusses des neuernannten Präsidenten im Vergleich zu Delbrück war auf äußere und innere Ursachen zurückzuführen. Wenn wir zunächst bei den äußeren Verhältnissen stehen bleiben, so ist zu erwähnen, daß das Geschäftsbereich des Reichskanzler-Amts vom 1. Januar 1877 ab sich zunächst durch die Umwandlung der bisherigen Abtheilungen für Elsaß-Lothringen und für Justizwesen in gesonderte Aemter — des Reichskanzler-Amts für Elsaß-Lothringen unter Herzog, und des Reichs-Justizamts unter Friedberg — verringerte. Unter Delbrück gab es täglich durchschnittlich 120 Eingänge, die der Chef alle ansah, darunter wohl ein Drittel bedeutsame Sachen. Unter Hofmann ging die Zahl der Eingänge etwa auf zwei Drittel herab, um später (1879) nach Ablösung des Reichsschatzamts eine noch weitere Einschränkung zu erleiden.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung war ferner die im Mai 1878 erfolgte Begründung der Reichskanzlei, eines Centralbüreaus des Reichskanzlers, dazu bestimmt, den amtlichen Verkehr desselben mit den Chefs der einzelnen Ressorts zu vermitteln. War Bismarck früher — wenigstens solange er sich in Berlin aufhielt*) — auf den persönlichen Verkehr mit dem Präsidenten des Reichskanzler-Amts angewiesen,**) so hatte sich jetzt ein Zwischenglied eingefügt, das durch die Besetzung mit einer vorzüglichen und gewandten Kraft (Tiedemann) bald eine nicht zu unterschätzende Bedeutung erhielt. Die Vorlagen des neuen Präsidenten des Reichskanzler-Amts, bezüglich deren Bismarck Aufklärungen wünschte, schrieb er nun nicht mehr ausschließlich dem Staatsminister Hofmann, vielmehr häufig dem Chef der Reichskanzlei zum Vortrag. Die neue Organisation war für Bismarck kaum entbehrlich; ihre Bedeutung für die Ressortchefs im Reich

*) In Varzin war meist Lothar Bucher der Begleiter Bismarcks.

**) Ein schwacher Ansatz zu der Reichskanzlei bestand in dem Spezialbüreau des Reichskanzlers, dem ein Beamter des Auswärtigen Amts, zuletzt der damalige Assessor von Kurowski, vier Jahre lang vorstand; dieses Büreau wurde aber mit den eigentlichen politischen Angelegenheiten fast gar nicht befaßt.

springt aber erst dann ins Auge, wenn man bedenkt, daß der Kanzler einen großen Theil des Jahres fern von Berlin zuzubringen pflegte (1877/78 zum Beispiel 9 Monate lang). Die Ressortchefs hatten nicht mehr in demselben Maße wie früher das Ohr Bismarcks und es ging ihnen ungefähr wie Ministern, die zwischen sich und dem die Residenz gerne fliehenden Monarchen einen einflußreichen Kabinetsrath stehen sehen. Geschäfte, die Delbrück in fünf Minuten beim Chef erledigte, indem er nur ein paar Häuser weit ging und eine ihm zu jeder Stunde bereite Thür öffnete, erforderten jetzt allerlei Umständlichkeiten. Der Staatsminister Hofmann pflegte zwar auch dem Chef mündlich Vorträge zu erstatten, jedoch lange nicht in dem Umfange wie Delbrück. Die Promemorias kamen jetzt auf, worauf Bismarck dann kurze Randbemerkungen zu setzen pflegte, zur Direktive für die weitere Behandlung der Gegenstände.

Aber auch sonst vollzog sich ein Wandel in der Stellung des Reichskanzleramts-Präsidenten; während Delbrück, wie wir oben sahen, in seinem Ressort ganz frei schalten und walten durfte — immer natürlich mit der Restriktion, daß er bewußt war, im Geiste Bismarcks zu handeln —, führte der Reichskanzler schon bald nach der Ernennung des Staatsministers Hofmann die Stellung des Präsidenten des Reichskanzler-Amts auf die eines einfachen „Staatssekretärs" zurück. Es war die Zeit, wo — wie bereits erwähnt — in Bismarck der Wunsch rege wurde, die Leitung auch der inneren Geschäfte des Reichs mehr in seine Hände zu nehmen und sich mit obersten Reichsbeamten zu umgeben, die gewillt waren — soweit es sich nicht um technische Fragen handelte — ganz nach seinen Direktiven zu verfahren. Hofmann sollte nach Bismarcks Intentionen und ausdrücklichen Instruktionen ihm gegenüber im inneren Ressort etwa die Stellung einnehmen, wie sie der Staatssekretär von Bülow im äußeren Ressort inne hatte, d. h. soviel als ausschließlich im Geiste des Chefs die Geschäfte führen, nichts Neues beginnen ohne den Kanzler zu fragen, in einer begonnenen Sache keinen entscheidenden Schritt thun, ohne sich wiederum seines Einverständnisses versichert zu haben. Bülow hatte sich in Bismarck ganz hineingelebt, schon in Frankfurt a. M. hatte er gelernt, seine Größe voll zu würdigen, und es sich später als ein schönes Lebensziel gesteckt, ganz im Dienste dieses Mannes aufzugehen und alle persönlichen Ambitionen und Ansichten zurücktreten zu lassen. Seine Beschäftigung im auswärtigen Ressort, wo naturgemäß nur der Wille eines Mannes maßgebend sein kann, erleichterte ihm gewiß die Uebernahme einer solchen Stellung unter dem von beispiellosen diplomatischen Erfolgen gekrönten Kanzler. Schwieriger erwies sich die Sache für Hofmann, der als unabhängiger Mann in eine Stellung eintrat, die er sich nicht in dem Maße unselbständig vorgestellt hatte, wie sie Bismarck

jetzt zu gestalten geneigt war. Der Letztere hatte — was man gleichsfalls nicht übersehen darf — damals in den inneren Fragen noch lange nicht die Autorität, wie er sie jetzt besitzt, so daß die Unterordnung unter ihn für einen mit dem wünschenswerthen Selbstbewußtsein ausgestatteten Minister immerhin nicht leicht sein mochte.

Auch sonst hatte sich in der Rolle des die Vorträge Entgegennehmenden und des Vortragenden seit Delbrück Manches geändert. Aus dem Bundeskanzler von damals, welcher der fremden Autorität geduldig folgte, war ein Reichskanzler herausgewachsen, der sich für Alles interessirte, der nach allen Richtungen Initiative entfaltete, der die wichtigsten Ausgänge sehen und selbst zeichnen wollte, und der sich nicht scheute, mit den Interessirten und Sachverständigen in Verbindung zu treten und sich aus erster Hand belehren zu lassen.*)

Die Schwierigkeit der Stellung des Staatsministers Hofmann vermehrte sich noch durch den Umstand, daß im Reichstag die Parteiverhältnisse in voller Gährung waren und die bisherige Regierungspartei auseinanderzugehen drohte, ein Ersatz dafür aber nicht vorhanden war. Denn die bekannte „freie volkswirthschaftliche Vereinigung" zur Durchführung der Zolltarifreform entstand erst im Oktober 1878, also zu einer Zeit, da die Reichsregierung über die Ziele der künftigen Handelspolitik schon mit sich im Klaren war.

Auch im Schooße des Bundesraths fühlte sich kein Mitglied berufen, die Führung in der zweifelhaften Lage zu übernehmen. Der Staatsminister Hofmann konnte dort auf bereitwillige Unterstützung der Kanzlerpläne, nicht aber auf entscheidende Initiativanträge rechnen; dafür fing allerdings Bismarck selbst jetzt an, sich in die wirthschaftlichen Fragen mehr zu vertiefen, den Dilettantenrock auszuziehen und sich von den fremden Autoritäten zu emanzipiren.**)

Bismarck hat sich über diese Phase seiner Entwickelung wiederholt

*) Die *veränderte* Stellung, welche Bismarck dem neuen Präsidenten des Reichskanzler-Amts gegenüber einnahm, wird auch bei Erwägung der Frage, welche Aktenstücke wir in dieser späteren Periode in die Darstellung aufnehmen dürfen, im Auge zu behalten sein. War unter Delbrück für das geistige Eigenthum Bismarcks an einem Aktenstück damit noch garnichts bewiesen, wenn derselbe es unterzeichnet hatte (vgl. oben S. 57), ja war es sogar nicht ausgeschlossen, daß der Kanzler im Grunde die darin niedergelegte Ansicht persönlich nicht in vollem Maße theilte, so ist man von jetzt ab sicher, überall seinen eigenen, wohldurchdachten Ansichten oder den von ihm wohlgeprüften und gebilligten Vorschlägen seiner Mitarbeiter zu begegnen.

**) In der Reichstagsrede vom 29. November 1881 bezeichnete Bismarck die Zeit *nach* 1875 als die, in der er den wirthschaftlichen Fragen näher getreten.

ausgesprochen. Am 29. November 1881 bemerkte er:*) „Nach den ersten fünfzehn Jahren meiner ministeriellen Thätigkeit bin ich, da mir die Hände, die ich für gut hielt (scil. Delbrück), abhanden kamen, genöthigt gewesen, mir die Sache selbst anzusehen und habe gefunden, daß, wenn ich bis dahin in verba magistri geschworen hatte, die thatsächlichen Resultate den Voraussetzungen nicht entsprachen, die unserer Gesetzgebung zu Grunde gelegen hatten. Ich habe den Eindruck gehabt, daß wir unter dem seit 1865 eingeführten Freihandelssystem der Auszehrung verfielen, die durch den Blutzufluß der Fünfmilliardenkontribution einige Zeit aufgehalten wurde, und daß es nothwendig sei, hier eine Remedur eintreten zu lassen. . . Ich habe ausdrücklich gesagt: fünfzehn Jahre hat mich die auswärtige Politik absorbirt; die Ziffer des Jahres 1877, die ich genannt habe, habe ich aus Gründen, die mir bekannt sind, ausdrücklich als eine entscheidende, einen Abschnitt bildende betrachtet für meine diplomatischen Aufgaben, aber zugleich als eine solche, wo mir die Noth des Landes, das Ausblasen aller Hochöfen, das Zurückgehen des Lebensstandes, der Industrie, der Arbeiter, das Darniederliegen aller Geschäfte äußerlich so nahe trat, daß ich mich um diese Dinge bekümmern mußte."

Uebereinstimmend bemerkte Bismarck in der Sitzung des Reichstags vom 20. März 1884: „Kurz, ich bin erst seit sieben Jahren ungefähr zu der Muße von anderen mir wichtiger scheinenden Geschäften gelangt, daß ich überhaupt in unsere wirthschaftlichen Fragen mich hineinarbeiten konnte. Sie werden mir die Anerkennung nicht versagen, daß ich, seitdem ich erklärt habe, Zeit dazu zu haben, ununterbrochen mit der Verbesserung der wirthschaftlichen Zustände in irgend einer Richtung mich beschäftigt habe." Also auch hiernach begann Bismarcks intensive Beschäftigung mit den wirthschaftlichen Fragen ungefähr im Jahre 1877.

Verfolgen wir den Umschwung zunächst in der

handelspolitischen Frage.

Den brennenden Punkt bildeten: die Eisenzölle und die Frage, ob dieselben am 1. Januar 1877 in Gemäßheit des im Jahre 1873 beschlossenen Kompromisses fallen sollten. Die Eisenindustrie lag damals tief darnieder, zahlreiche Oefen mußten ausgeblasen werden, tausenden von Arbeitern fehlte die lohnende Arbeit. Die Agitation wegen Beibehaltung der Eisenzölle nahm große Dimensionen an. Es regnete Petitionen (eine hatte sich mit

*) Im Reichstag bei der zweiten Berathung eines Gesetzes, betreffend die Feststellung des Reichshaushalts-Etats für das Etatsjahr 1882/83 nach dem Abgeordneten Rickert (Danzig), welcher dem Reichskanzler vorgeworfen hatte, er sei früher Freihändler gewesen und wechsle seine Ueberzeugung mit leichtfertiger Schnelligkeit.

an die 60000 Unterschriften bedeckt), die Industriellen wandten sich an ihre Landesherren, diese an den Kaiser und dieser hinwiederum an den Kanzler, bei dem die Klagen alle zusammenliefen.

Am 1. Oktober 1876 übernahm die Norddeutsche Allgemeine Zeitung aus einem wohlunterrichteten nationalliberalen Blatte die Nachricht, es solle sich auch in den maßgebenden Kreisen eine Strömung geltend machen, welche einer Verschiebung der Aufhebung der Eisenzölle geneigt ist. „Ob der Bundesrath seine bisherige Stellung zu der Frage trotz alledem aufrecht erhalten wird, bleibt abzuwarten."

Mitte Oktober 1876 veröffentlichten die Blätter einen Erlaß der Regierung zu Wiesbaden, Abtheilung des Innern, gezeichnet von Meusel, worin ausgesprochen war, daß die Lage der Eisenindustrie des dortigen Bezirks ohne Zweifel die Aufhebung der Eisenzölle wenigstens für den Augenblick entschieden nicht rathsam erscheinen lasse. Die freihändlerische Presse fand das Vorgehen der Bezirksregierungen bezw. das Eingreifen derselben in den handelspolitischen Parteienstreit „unerhört". Zur gleichen Zeit publizirte die Norddeutsche Allgemeine Zeitung eine (in der Form einer Petition an den Reichskanzler) eingereichte Massenkundgebung für Aufrechterhaltung der Eisenzölle. — Hätte es dem Reichskanzler in der kritischen Zeit sein Gesundheitszustand erlaubt, in Berlin anwesend zu sein, so würde die Angelegenheit höchst wahrscheinlich eine den Wünschen der Industriellen entsprechende Wendung genommen haben; das Mißgeschick aber war, daß der Kanzler damals in Varzin weilte und daß die Verhandlungen durch Zwischenpersonen geführt werden mußten. Die Aufgabe der Vermittelung fiel dem Staatsminister Grafen Eulenburg zu, der sich im Oktober 1876 nach Varzin begab, um dem Ministerpräsidenten über die Sache Vortrag zu erstatten. Im Staatsministerium neigten Dr. Achenbach und Hofmann*) zu der Verlängerung der Zölle; Bismarck erklärte sich theils aus wirthschaftlichen theils aus politischen Gründen gleichfalls für diese Maßregel, stieß aber hiermit bei dem Finanzminister Camphausen auf einen entschiedenen und grundsätzlichen Widerstand. Der Letztere war entschlossen sein Portefeuille niederzulegen, wenn seitens der Regierung irgend eine Geneigtheit darauf einzugehen zu erkennen gegeben würde. Eine Weile hatte es den Anschein, als müsse es darüber zu einem Konflikt innerhalb der Regierung kommen; dem Grafen Eulenburg fiel noch einmal die Aufgabe der Vermittelung zu. Bismarck ließ aber seinen Widerspruch

*) Vor seinem Eintritt in das Reichskanzler-Amt hatte der Staatsminister Hofmann keine ausgesprochenen wirthschaftlichen Tendenzen, am wenigsten war er von Haus aus Freihändler. Später wurde er überzeugungstreuer Schutzzöllner und war Bismarck auf dem Gebiete der Wirthschaftsreform ein treuergebener, tapferer und jederzeit schlagfertiger Bundesgenosse.

endlich fallen, nicht aus Ueberzeugung von der Richtigkeit von Camphausens Auffassung, sondern weil ihm in diesem Augenblick eine Erschütterung des Bestandes des Ministeriums unerwünscht, auch zu langem Ueberlegen und Ueberreden keine Zeit war. Am 23. Oktober 1876 beschäftigte die Frage den Ministerrath, und hier gelang es noch einmal der klaren und überzeugungstreuen Darlegung Camphausens, allen Widerspruch zu beseitigen und zu dem einmüthigen Beschluß zu führen: Sr. Majestät im Konseil von jedem Eingehen auf die Verlängerung der Eisenzölle abzurathen. So geschah es; die Minister waren am darauf folgenden Tage im Konseil völlig übereinstimmend und der Kaiser fügte sich nicht blos dieser Einstimmigkeit, sondern auch den Gründen derselben. Die Sache war damit entschieden und sie konnte nur in andere Bahnen kommen, wenn der Reichstag sich dringend für die Verlängerung der Eisenzölle verwenden sollte, woran nach Lage der Verhältnisse nicht zu denken war.

Trotz dieser festen Haltung Camphausens in Sachen der Eisenzölle war derselbe doch nach dem Abgang Delbücks nicht mehr der alte. Was keinem andern gelungen wäre, Bismarck brachte es zu Stande, den Finanzminister mehr oder minder davon zu überzeugen, daß es in der allgemeinen Handelspolitik mit dem bisherigen System nicht weitergehen, daß Deutschland nicht bis ans Ende der Welt einseitige Freihandelspoltik treiben könne, daß man mit den realen Verhältnissen rechnen müsse, und daß man die heimathliche Industrie nicht völlig schutzlos lassen dürfe. Bismarck verlangte in dieser Zeit noch lange kein förmliches Schutzzollsystem, er wollte nur nicht den isolirten Handelsstaat eines Philosophen, er wollte die goldene Mitte zwischen dem extravaganten Manchesterthum und dem Prohibitivzoll, vor Allem keine vollständige Vernichtung der zunächst betheiligten deutschen Eisenindustrie. Von Agrarzöllen war damals noch mit keinem Worte die Rede, auch beschränkte sich der Kanzler darauf, dem Ressortminister die allgemeinen Ziele seiner Reformpolitik anzudeuten; in Bezug auf die Frage, wie die Umkehr einzuleiten sei, wollte er demselben in keiner Weise vorgreifen oder gar Vorschriften machen.

Camphausen sprach die Bereitwilligkeit aus, im Sinne Bismarcks legislatorisch vorzugehen; der Schritt zu dem er sich entschloß war allerdings kein großer, Bismarcks letzten Zielen lange nicht entsprechend, es war aber doch immerhin etwas, wenn er Ausgleichungsabgaben eingeführt wissen wollte, um die Eisen- und die Zuckerindustrie gegen das vom Auslande bewilligte System von Ausführprämien (aquits à caution) zu schützen, und wenn er den Reichstag bat, in der Frage der Handelspolitik die nationale Seite der deutschen Stellung stärker als bisher zu betonen.*) „In unserer

*) Die beachtenswerthe Stelle der Reichstagsrede Camhausens am 12. Dezember

Zollpolitik — bemerkte Camphausen im Reichstag — soll eine Umkehr nicht eintreten, aber eine kleine Abweichung von dem, was wir in der Vergangenheit gethan haben und thun mußten, soll meiner Ansicht nach allerdings eintreten."

Den Gesetzesvorschlag wegen Erhebung von Ausgleichungsabgaben acceptirte auch Bismarck. Während er aber die Vorlage nur als eine „Abschlagszahlung" betrachtete, war sie in den Augen Camphausens ein Mittel, um die Fahne des Freihandels noch lange über Bord zu halten. Die von dem Finanzminister zur Vertheidigung der Vorlage gehaltenen Reden können denn auch als die letzten Zuckungen der offiziellen Freihandelsrichtung in Deutschland bezeichnet werden. Während Camphausen sich in der Reichstagssitzung vom 23. April 1877 gegen jede „Hinneigung zu den Schutzzöllen" verwahrte, bemerkte er in dem nächsten Satze zum Erstaunen des Centrums: „Ich stehe auf dem Standpunkt, daß ich nicht von dem radikalen Freihandelssystem ausgehe, daß ich nicht der Meinung bin, Verhältnisse, die sich unter der bestehenden Gesetzgebung entwickelt haben, dürften schonungslos dem Freihandelsprinzip zu Liebe über den Haufen geworfen werden."

Und zwei Tage vorher hatte er von derselben Stelle aus bemerkt: „Die Frage kann nur die sein: vermag die deutsche Eisenindustrie den Kampf mit dem Ausland auf die Dauer zu bestehen? Ich bin der Ansicht, daß sie das vermag und daß sie das um so besser wird thun können, wenn die Regierungen darauf Bedacht nehmen, der Ueberproduktion des Inlandes durch Erweiterung der Absatzgebiete den wünschenswerthen Abzug zu verschaffen. Dagegen, mit einem Satz, der die Existenz der Industrie gleichsam als eine gleichgiltige Frage betrachtet, als eine Frage, deren Beantwortung nach der einen oder anderen Seite hin mit einer gewissen Gleichmüthigkeit aufgenommen werden könnte — zu einer solchen Anschauung würde ich mich niemals bekennen mögen. Ich habe nie zu den radikalen Freihändlern gehört, ich hoffe mich eben so wenig zu den entschiedenen Schutzzöllnern zählen zu dürfen."

Man sieht, Camphausen suchte bereits das Band, das ihn an die radikalen Freihändler knüpfte, abzuschneiden, nur zu den „entschiedenen" Schutzzöllnern wollte er sich nicht gerechnet wissen.

1876 lautet: „Was die Zukunft unserer Handelspolitik betrifft, so bin ich und ist keiner der Bevollmächtigten eines Partikularstaates in der Lage, sich darüber zu äußern; es würde dies vermessen sein. Wenn ich mich aber nicht sehr täusche, so wird nicht im Widerstreit mit der Vergangenheit, denn auch früher sind diese Fälle bereits ins Auge gefaßt worden, in der Zukunft die nationale Seite unserer Stellung stärker betont werden als bisher, und ich hoffe, daß Sie uns dazu ihren Beistand nicht versagen werden."

Mit Camphausen hatte auch der Handelsminister Dr. Achenbach die Wendung in der Handelspolitik, wie sie in der Vorlage wegen der Ausgleichungs-Abgaben ihren Ausdruck fand, mitgemacht. Seine Vertheidigungsweise bewegte sich in derselben Linie wie die des Finanzministers. Mit Aufwand aller Dialektik und Beredsamkeit versicherte er: daß eine Aenderung in unserer Zollpolitik nicht eingetreten sei, daß die Regierung an der Aufhebung der Eisenzölle festhalte, als Korrelat aber die Ermächtigung brauche, da, wo die deutsche Industrie mit Recht Beschwerden über die Zolleinrichtungen anderer Länder geltend zu machen hat, innerhalb ihres Machtkreises energisch dahin zu wirken, daß diese Beschwerden beseitigt werden.

Die Vertheidigung der Vorlage war von Seiten der beiden Minister in einer Weise erfolgt, daß Bismarck hoffen durfte, dieselben würden ihm im Falle eines nachgewiesenen Bedürfnisses noch weiter auf der schutzzöllnerischen Bahn folgen. Seine eigenen Ansichten in der Zoll- und Handelsfrage fingen übrigens in unserer Periode an, mehr und mehr sich abzuklären.

Zu Ende des Jahres 1876 beschäftigte ihn bereits der Gedanke, Rußland auf seine Absperrungspolitik mit Retorsionsmaßregeln zu antworten, d. h. mit Besteuerung der hauptsächlichsten russischen Ausfuhrartikel. Am 5. Dezember 1876 sprach der Reichskanzler diesen Gedanken nur gelegentlich aus, schon wenige Tage später, am 12. Dezember kam er aber bereits darauf zurück, und nannte die großen Quantitäten von Getreide, Holz und Vieh aus Rußland, worauf die von ihm erwähnten Kampfzölle gelegt werden könnten, wenn sich für diesen Plan eine Majorität im Reichstag bilden würde. Bedeutungsvoll setzte er aber hinzu, daß er sich auf diesem, dem zollpolitischen Gebiete die Leitung der Politik nicht anmaße, für deren Gesammtrichtung auch erst in zweiter Linie verantwortlich sei.

Bismarcks Reden zur Vertheidigung des Gesetzesvorschlags wegen Erhebung von Ausgleichungs-Abgaben wurden zwar noch von den Einen als „Freihandelsreden" verherrlicht, klügere Leute witterten indessen schon an allen Ecken den Schutzzöllner,*) der demnächst anfing, alle Zweideutigkeiten über Bord zu werfen und muthig in die Arena der Agitation hinabzusteigen. Bezüglich der Erhaltung der Eisenzölle hatte er dies bereits Ende 1876 gethan.

Nach dem Ausbruch der Kanzlerkrisis im Frühjahr 1877 trat Bismarck eine Zeit lang auch in den wirthschaftlichen Fragen aus dem Vordergrund; es ist dies die Zeit, während deren er sich in Varzin im Stillen für die Führerrolle vorbereitete, die er vom Jahre 1878 ab auf diesem Gebiete

*) Vgl. z. B. Parisius, Deutschlands politische Parteien, Berlin 1878, S. XI, woselbst bereits über Bismarcks „wirthschaftliche Reaktionspläne" lebhaft Klage geführt wird.

zu übernehmen gewillt war. Seit Mitte Februar 1878 war es für den Reichskanzler eine beschlossene Sache, mit dem Freihandelssystem, welches für uns zum Auszehrungs- und Schwindsuchtsystem geworden war, radikal zu brechen. Sein erster vorbereitender Schritt war der Antrag an den Bundesrath, betreffend die Veranstaltung einer Untersuchung über die Lage der deutschen Eisenindustrie (Februar 1878). Bald darauf (25. Februar 1878) sprach er offen aus, daß der russischen Zollpolitik nur durch Einführung von Kampfzöllen beizukommen sei. Aus dem April 1878 stammt Bismarcks erstes allgemeines wirthschaftliches Programm; der Kanzler erklärte die Behandlung der Zollfragen nicht nach den Auffassungen und Geboten bloßer Lehrmeinungen, sondern vor Allem nach den Anforderungen der thatsächlichen Verhältnisse der Dinge und nach den wirklichen Bedürfnissen des Volkes gestalten zu wollen. Im Oktober 1878 endlich eröffnete er dem vormaligen württembergischen Minister, Reichstagsabgeordneten Freiherrn von Varnbüler die Absicht, eine umfassende Revision des freihändlerischen Zolltarifs herbeizuführen. Die Bundesregierungen setzte er gleichfalls von diesem Vorhaben in Kenntniß mit dem Bemerken, daß er die Vorbereitung der Tarifreform einer Kommission des Bundesraths anvertrauen wolle.

Der Schriftwechsel mit Varnbüler war das Seitenstück und die Vervollständigung der Erklärung jener 203 Reichstagsabgeordneten, welche sich zur Durchführung der Zolltarifreform verbunden hatten (freie volkswirthschaftliche Vereinigung). Besonders wurde bemerkt, daß Bismarck hier zum ersten Mal die Abänderung des Zolltarifs als sein Ziel hinstellte, während es früher schien, als ob die Drohung damit das Mittel sein sollte, um für die deutsche Industrie günstige Abänderung der Tarife des Auslandes zu erreichen.

Wir befinden uns jetzt in der Periode, da es auf freihändlerischer Seite ein beliebtes Manöver war, Bismarck in wirthschaftlichen Fragen jedes Verständniß abzusprechen und über seine dilettantische Anwandlung zu witzeln.

Ein Blatt dieser Richtung erinnerte daran, daß sich schon seit dem Jahre 1864 bei Bismarck eine verhängnißvolle Neigung äußere, sich mit pseudokonservativen Sozialisten, Quacksalbern, Wunderdoktoren und Alchymisten zu umgeben! „Es giebt eine Regel — so fuhr das Blatt fort — gegen welche auch der Höchstgestellte nicht ohne Schaden verstoßen kann. Sie lautet: „„Was du nicht willst, daß man dir thu', das füg' auch keinem Andern zu.““ Und gegen diese Regel scheint uns der Reichskanzler zuweilen zu verstoßen. Er hat häufig, und wie wir zugeben, mit großem Rechte, Klage geführt über die Leute, die sich in die Behandlung der auswärtigen Angelegenheiten einmischen, ohne zünftige Diplomaten zu sein. Aber er sollte bedenken, daß auch zur Behandlung

der volkswirthschaftlichen Angelegenheiten eine gewisse Meisterschaft gehört, welche dem Diplomaten versagt sein kann. Gewiß war Herr von Bismarck providentiell dazu ausersehen, auf dem Felde der Diplomatie die Interessen und Rechte Deutschlands zu wahren; aber nicht minder waren Delbrück und Camphausen für die Behandlung der volkswirthschaftlichen Fragen vorzugsweise geeignet, und so wenig es denselben jemals eingefallen ist, sich in die Frage von Krieg und Frieden zu mischen, so wenig hätte man sie in derjenigen Thätigkeit stören sollen, die sie am besten verstanden. Der Fürstkanzler hat es schwer empfunden, daß, während er zur Leitung der auswärtigen Angelegenheiten berufen war, ein ihm untergeordneter Beamter seine Pläne durchkreuzte, und daß dessen Rath eingeholt, sein Urtheil in die Wagschale geworfen wurde. Mit den stärksten Mitteln, welche das Gesetz ihm zu Gebote stellt, hat der Kanzler sich einer solchen Störung erwehrt und die liberale Partei hat dies in der Ordnung gefunden. Aber uneingedenk des oben angeführten goldenen Spruchs hat der Kanzler selbst sein Ohr den Männern geliehen, welche die entschiedensten Gegner der von ihm selbst für die Bearbeitung der volkswirthschaftlichen Fragen eingesetzten Räthe waren. Wir vermögen einen Unterschied zwischen der Stellung des Grafen Arnim zum Fürsten Bismarck und derjenigen des Herrn Wagener zum Herrn Delbrück nicht zu entdecken."

Ein anderes beliebtes taktisches Mittel der Freihändler war, von der „genialen Unruhe" zu sprechen, welche der Kanzler den Geschäften bereite. Dieser Vorwurf war ebenso unbegründet als der vorhin erwähnte; mit Recht wurde hiergegen eingewendet, daß der Kanzler alle seine Erfolge im Gegentheil der ihm eigenen trivialen Methode verdanke. In dieser Beziehung bemerkte ein rheinländisches Blatt treffend: „Absolut neue Ideen hat der Kanzler nicht hervorgebracht, sondern aus der klugen Verbindung alter Ideen mit neuen Ereignissen ꝛc. blos neue Gestaltungen. Insofern können die Vertreter des Trivialen also beruhigt sein. Fürst Bismarck unterscheidet sich von dem Genie Napoleons sehr wesentlich, indem dieses ein revolutionäres, das Bismarcksche aber ein konservatives Genie ist. Das revolutionäre Genie offenbart sich darin, daß es neue Probleme schafft, das konservative darin, daß es vorhandene Probleme löst. Das revolutionäre Genie ist ein Schrecken, das konservative ein Segen der Menschheit. Napoleon hat in dem französischen Volksgeiste die dämonische Gier nach fremdem Gut genährt; Bismarck hat in dem deutschen Volksgeist die berechtigte Sehnsucht nach dem eigenen Gut unserer nationalen Einheit gestillt. Die Antithese ließe sich endlos fortsetzen. Bismarcks Genie offenbart sich nie darin, daß es über einen Zustand des Glücks und der Befriedigung wie eine unheimliche Gottheit herfällt, um mit demselben zu experimentiren und die Schicksale der Menschen

in das Chaos zu schleudern, wie die Giganten in der Mythologie die Felsen und Berge herumwarfen. Bismarck tritt stets nur wie ein herbeigerufener Retter an solche verfahrene Aufgaben heran, welche andere Werkleute in einem Zustande der Hoffnungslosigkeit zurückließen. So trat er 1862 in den parlamentarischen Konflikt ein, so in die hoffnungslose deutsche Frage, so jetzt in die bis zur Verzweiflung gediehene wirthschaftliche Bewegung. Er drängt sich nie auf; er wird gerufen und erfüllt dann seine Pflicht, seine providentielle Bestimmung. Die Genialität hat ihn nie berauscht und zu unberechtigten Einmischungen in fremde Interessensphären fortgerissen. Im Gegentheil. Er steigert mit seinen Erfolgen seine Rücksichten und entwaffnet durch Selbstlosigkeit frühere Feinde. Den Nothständen seines Vaterlandes gegenüber ist seine Genialität stets der letzte Hoffnungsanker; sie tritt auf die Szene, wenn die Trivialität Bankerott machte. Doch ist ihr Auftreten auch dann nie durch Hochmuth verletzend, sondern in Form und Inhalt dem Durchschnittsdenken und Empfinden der Nation so entgegenkommend und sympathisch, daß die theoretische Kluft zwischen Genialität und Trivialität praktisch fast verschwindet und die Geretteten durch den Retter kein Gefühl der Demüthigung erfahren."

II. Die Steuerreform.

Unerquicklich und unfruchtbar gestaltet sich in unserer Periode das Finanzwesen. Bemerken wir zunächst, daß den Staatsminister Hofmann, wiewohl derselbe bis Juli 1879 die Reichsfinanzen in dem bis dahin noch vereinigten Reichskanzler-Amt leitete, an diesem Ergebnisse eine Schuld nicht trifft; in seinem Amt standen ihm die Kräfte, um Finanzpläne auszuarbeiten, nicht zur Verfügung, und Bismarck verlangte dies auch nicht von ihm; nach Delbrücks Abgang hatte er erklärt, „in finanziellen Dingen fortan zur Fahne des preußischen Finanzministers halten zu wollen."*)

*) Reichstagsrede vom 22. Februar 1878 bei Berathung der Tabacksteuervorlage: „Ich habe mir deshalb den Grundsatz machen müssen und habe ihn unter dem Vorgänger meines Herrn Kollegen befolgt und halte auch jetzt daran fest, auch wenn es mein verfassungsmäßiges Recht und meine verfassungsmäßig begrenzte Pflicht nicht mit sich brächte, in der Hauptsache meinem Kollegen, dem preußischen Finanzminister auf dem Wege der Finanzvorschläge, die Ihnen gebracht werden, zu folgen, ihm die Führung zu überlassen, für die er Sachkunde sowohl wie die ihm untergebenen Hülfskräfte hat, und ich bin entschlossen, ihm auch weiter darin zu folgen, bis ich mich etwa überzeuge, daß unsere Wege sich trennen müssen. Aber die alleinige Verantwortlichkeit für die Vorlagen, die Ihnen hier auf technischem Gebiete gebracht werden, kann ich nicht übernehmen, weil die ganze Schwerkraft der Arbeit, der Möglichkeit der Arbeit, der technischen Kenntniß der Sache in das Gebiet des preußischen Finanzministers fällt. Ich kann, wenn mir dieser mein Kollege passiven Widerstand entgegengesetzen sollte, ihn nicht in die

Es leitete ihn dabei der Wunsch, die Leitung der preußischen und der deutschen Finanzen in nähere Beziehung zu einander zu bringen, was dem Kanzler unter Delbrück nicht gelungen war.*)

Die Finanzlage im Reich hatte sich seit Delbrücks Abgang düster gestaltet; die Matrikularbeiträge Preußens, welche 1875 noch 32 Millionen betrugen, erhöhten sich 1876/77 auf 39 Millionen, 1877/78 auf 36 Millionen, 1878/79 auf 41 Millionen, 1879/80 auf 43 Millionen. Diese Zahlen fallen umsomehr ins Gewicht, wenn man bedenkt, daß das Reich unter Delbrück bis zum Jahre 1875 seine ordentlichen Bedürfnisse im Wesentlichen ohne Zuhülfenahme von Krediten befriedigen konnte, während es jetzt zu

---

Richtung hinein nöthigen, die ich als Reichskanzler gehen möchte; wenn er mir aber aktiven entgegensetzt, so brauche ich Ihnen nicht zu entwickeln, aus welchen Gründen die Möglichkeit, Ihnen eine finanzielle Vorlage von einiger Bedeutung zu machen, für den Augenblick still steht. Wenn die Sachen früher in einzelnen Fällen anders gelegen haben, wie sie heute liegen — ich meine persönlich — ich will mit benannten Zahlen sprechen — wenn wir in der Gestalt des Ministers Delbrück eine finanziell, technisch und wirthschaftlich erprobte, langgeschulte und an die Leitung dieser Verhältnisse in Preußen gewöhnte Persönlichkeit hatten, die sich nothwendig Raum um sich her erkämpfte, so hat das doch auf die Dauer zu Friktionen und, wenn ich so sagen soll, zu Sackgassen geführt, über die wir ja werden sprechen können, wenn die Frage von der Stellvertretung eintritt, die mir aber die Ueberzeugung gebracht haben, daß zwei so große Finanzorganisationen oder zwei so große Zentren für die Leitung der Finanzen im Deutschen Reich, die eine für 40 Millionen, die andere für 25 Millionen, ohne sich gegenseitig schließlich auf Tod und Leben zu bekämpfen, nicht bestehen können. Ich habe deshalb, so lange der Herr Minister Delbrück mein Kollege war, mich weniger um die Sache bekümmert, weil ihm ein Einfluß auf die preußischen Verhältnisse durch die langjährigen Verbindungen, die er darin hatte, beiwohnte, den er nicht vererben konnte. Seitdem halte ich in finanziellen Dingen zur Fahne des preußischen Finanzministers und folge ihm bis zu der Grenze, die ich vorhin nannte."

*) Es scheiterte dies an dem Verhältniß Delbrücks zu Camphausen. Bismarck sprach sich einmal darüber wie folgt aus: „Daß unsere Reichsfinanzleitung bisher nicht die Ergebnisse geliefert hat, die ich selbst von ihr wünsche und die das Reich von ihr erwartet, mag ja zum Theil an den eigenthümlichen Richtungen und Ueberzeugungen der maßgebenden finanziellen Persönlichkeiten liegen. Wie überhaupt in allen Sachen Personen wirksamer sind als Institutionen, so auch hier. Zum Theil liegt es aber doch in den Einrichtungen, die wir hatten und die ich schon vorhin als fehlerhafte bezeichnete; ich meine zwei Finanzministerien, eins für das Reich, eins für Preußen, eins im Besitz der ergiebigen melkenden Kuh der indirekten Steuern, das andere im Besitz des ziemlich ausgebauten Bergwerks der direkten Steuern, die nicht nothwendig durch unsere Institutionen gezwungen waren, sich zu verständigen oder eins die Meinung des anderen anzunehmen. Diese beiden großen Ministerialkörper, das ganze Reichskanzler-Amt in seinem Zusammenhange und das ganze preußische Ministerium, haben mir schließlich den Eindruck von zwei Lokomotiven gemacht, die sich auf demselben Geleise befinden und sich weder ausweichen, noch aneinander vorbeikonnten, und keine fährt rückwärts, um der anderen Platz zu machen."

Anleihen greifen mußte, welche 1876/77 16 Millionen, 1877/78 51 Millionen, 1878/79 63 Millionen und 1879/80 77 Millionen betrugen.

Bereits im Jahre 1876 durchschaute der Kanzler das verborgene Defizit, mit dem man wirthschaftete, und schon damals verlangte er im Reiche die Ausarbeitung von Reformen, um die Zukunft der Finanzen sicher zu stellen. Bismarck selbst verlegte sich auf das eingehende Studium der Steuerverhältnisse der fremden Kulturstaaten, insbesondere Englands, um im entscheidenden Moment auch ein Wort mitsprechen zu können.

Im Frühjahr 1877 stellte Bismarck dem Reichstag die Ausarbeitung eines Steuerreformplans in feste Aussicht. Das Resultat seines eigenen Nachdenkens hatte er dazumal bereits gezogen. Er wollte die Steuern in einer Weise kombiniren, „die auf der einen Seite Erleichterung, auf der andern Seite neue Einnahmequellen schafft," mit andern Worten Abschaffung der Matrikularbeiträge durch eine Verstärkung der indirekten Steuern bezw. Zölle „auf nicht absolut nothwendige, auf entbehrliche Artikel", Taback, in erster Linie Bier. Der Steuerrock müsse so eingerichtet werden, wie er dem Volke am bequemsten sitze, oder vielmehr wie er sich am leichtesten tragen lasse, „denn ganz bequem sitzt er niemals." Jedenfalls befinde sich der Arme unter dem Regime der indirekten Steuern wohler als unter dem direkten, weshalb denn auch die Abschaffung der Mahl- und Schlachtsteuer in den großen Städten ein Fehler gewesen sei.

Kurze Zeit nach diesen Erklärungen Bismarcks brach die Kanzlerkrisis aus (April 1877) und es trat damit auch in seinen Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Finanzwesens eine äußere Pause ein. Benutzen wir dieselbe, um zu sehen, wie Camphausen über die Finanzreform dachte und welche Schritte er machte, um die Steuerideale des Kanzlers zu erfüllen.

Von Haus aus war der Finanzminister kein so abgesagter Feind der direkten Steuern als der Reichskanzler und jedenfalls prinzipiell ein entschiedener Feind von Monopolen. Nichtsdestoweniger gelang es dem Ministerpräsidenten, die Zustimmung Camphausens zu seinen Steuerreformplänen im Prinzip fast vollständig zu gewinnen; denn schließlich erklärte der Finanzminister sowohl im Abgeordnetenhause wie im Reichstag, er wolle im Wege der indirekten Besteuerung die Mittel zu gewinnen suchen, um die Lasten bei der direkten Besteuerung zu vermindern, das Reich solle eventuell an die Partikularstaaten Ueberschüsse herauszahlen; nur wollte er die Matrikularbeiträge nicht vollständig abschaffen; sie sollten aber über diejenige Höhe, welche sie im Jahre 1876 hatten, nicht hinausgehen. Selbst das Tabackmonopol erhielt in Camphausen einen Vertheidiger; er wies im Reichstag nach, bereits in einem Votum vom 17. Februar 1877 dasselbe im Endziel als die rationellste und ergiebigste Art der Tabackbesteuerung bezeichnet zu haben.

Anders lag es allerdings um die Ausführung dieses Programms. Im Jahre 1876 erfolgte nichts zu seiner Verwirklichung. Im Februar oder März 1877 äußerte Camphausen dem Kanzler gegenüber den Wunsch, dem Reichstag einen Gesetzentwurf in Betreff einer Erhöhung der Tabacksteuer vorzulegen;*) Bismarck hielt diesen Augenblick jedoch nicht für glücklich gewählt, er war der Ansicht, man dürfe dem Reichstag mit einer Steuer nicht kommen, ein damit geschaffenes Provisorium erschwere die Gesammtsteuerreform, zumal es sich bei dem Taback um den besten und wesentlichsten Artikel handele, von dessen Schwimmkraft er hoffte, daß er andere vielleicht mittragen werde.

Gegen Schluß des Jahres 1877 war die Gesammtsteuerreform auch nicht um einen Schritt weiter gediehen. Es war dies der Zeitpunkt, da Bismarck von dem Finanzminister die Ergreifung einer Initiative verlangte und mit seinem Rücktritt drohte, falls er nicht zum Ziele gelangen sollte. Man wird von dem Verhältnisse, welches zwischen den beiden Staatsmännern herrschte, kein besseres Bild geben können, als wenn man dem Leser nachstehend die Korrespondenz unterbreitet, welche damals zwischen Bismarck und dem Staatsminister von Bülow über Camphausen geführt wurde.

In einem Schreiben Bismarcks d. d. Varzin, 21. Dezember 1877 heißt es: „Der kritische Punkt der Gegenwart ist die Frage des Finanzprogramms. Da ist es eine vollständige Umkehr der Begriffe, wenn der Finanzminister von dem Präsidenten ein Programm für das Finanzressort erwartet, nach dessen Prüfung er sich die Kritik vorbehalten will; umgekehrt liegt die positive Leistung, die Herstellung eines diskutirbaren Programms, dem Ressortminister ob. Ich bin als Präsident nicht berufen, Finanzprogramme zu erfinden oder zu vertreten, sondern nur dafür verantwortlich, daß der Posten des Finanzministers in einer der Gesammtpolitik des Ministeriums entsprechenden Weise besetzt sei und versehen werde. Der Beruf, Finanzprogramme selbst zu entwerfen und auf ihre Ausführung zu verzichten oder zurückzutreten, wenn der Finanzminister ihnen nicht zustimmt, liegt mir nicht ob.

Ich glaube, wenn Camphausen zugiebt, daß wir 50 Millionen Mark mehr brauchen, wie ich glaubte auch wohl 100, was indessen nur er sachlich und amtlich beurtheilen kann — so kann er darüber nicht zweifelhaft sein, daß es seine Aufgabe und nicht meine ist, ein Finanzreform-Programm vorzulegen nnd dasselbe verantwortlich zu vertreten: daß ich ihm dabei, wenn ich gesund bin, nach Kräften assistiren werde, ist selbstverständlich, und umsomehr, wenn ich ihn etwa bei kollegialischer Verhandlung über seine Absichten zu Modifikationen seiner Vorschläge bewogen hätte. So-

*) Vergl. dessen Erklärungen im Herrenhaus am 17. Februar 1881.

bald ich seine Reformpläne kenne, wird mein Votum über dieselben von dem Entgegenkommen geleitet sein, welches seine Sachkunde und mein kollegialisches Gefühl bedingen. Wenn aber ein solches Programm gar nicht oder nicht rechtzeitig zur Vorlage kommen sollte, so werde ich entweder den Ablauf meines Urlaubs ohne Betheiligung am Reichstag abwarten, oder mich vor dem Reichstag unter Darlegung meiner vorstehenden Auffassungen auf die Rolle beschränken, die Art. 70*) dem Reichskanzler zuweist."

Diese Sprache verfehlte nicht die Wirkung. Camphausen sagte bedingungslos zu, ein Finanzprogramm zur Vorlage und zur Diskussion zu bringen. Verständigung darüber und namentlich Durchbringen beim Reichstag würden immerhin schwierig sein; er wollte aber das Beste hoffen und nahm Bismarcks Zusage: wenn eine Verständigung erreicht sei, kollegialisch dafür eintreten zu wollen, dankbar an.

Kurze Zeit später (Febr. 1878) war Bismarck auch thatsächlich in der Lage, dem Reichstag drei bedeutsame Finanzentwürfe zu unterbreiten, wovon der eine die Besteuerung der Börsenpapiere und Lotterielooſe, der andere die Regelung des Spielkartenstempels, der dritte die Erhöhung der Einheitssätze bei Besteuerung des Tabacks bezweckte; die zuletzt erwähnte Vorlage empfahl Bismarck allerdings nur als Durchgangspunkt zu dem Tabackmonopol, der rationellsten Besteuerung des Tabacks und dem letzten Ideale, das er für das Reich erstrebte. Der Gesetzentwurf scheiterte an dem Verlangen der liberalen Partei nach einer sogenannten konstitutionellen Steuerpolitik und nach einem konstitutionellen Reichsministerium. Der auf eine mäßige Besteuerung des Börsenverkehrs abzielende Gesetzentwurf blieb im Reichstag gleichfalls liegen, und so war denn das Gesetz vom 3. Juli 1878, betreffend den Spielkartenstempel, (Reichs-Gesetzblatt S. 133) für das Reich thatsächlich die einzige legislatorische Frucht der zweijährigen Steuerreformthätigkeit des Finanzministers Camphausen.

Auch auf dem Gebiete der sonstigen Finanzentwürfe kam im Reiche unter ihm nichts zu Stande. Zwar gelangten im Frühjahr 1877 die bereits aus früherer Zeit**) bekannten Gesetzentwürfe, betreffend die Einrichtung und die Befugnisse des Rechnungshofs und die Verwaltung der Einnahmen und Ausgaben des Reichs wiederholt an den Reichstag, dieselben blieben aber wegen Schlusses der Session unerledigt.

Nach Ablehnung der Tabacksteuervorlage (Februar 1878) erbat der Finanzminister Camphausen den Abschied, gerade zu der Zeit, da er sich

*) Der Art. 70 der Reichsverfassung bestimmt, daß die Ausgaben des Reichs event. mittelst Matrikularbeiträge zu decken sind.

**) Vgl. S. 49 und 50.

nicht gescheut hatte, sein Einverständniß mit dem letzten Steuerideal des Kanzlers im Reichstag offen und mannhaft zu bekennen.*)

Ueber sein Verhältniß zu dem Minister Camphausen hat sich Bismarck in der Folge wiederholt ausgesprochen, weitaus am schärfsten am 17. Februar 1881 im Herrenhaus, als der abgetretene Minister die neueste Finanzpolitik des Ministerpräsidenten als eine fehlerhafte darzustellen suchte. Dagegen glaubte der Letztere lebhaft protestiren zu müssen; Camphausen habe das Glück gehabt, daß er das Finanzministerium während der 7 fetten Jahre verwaltet habe, er sei in der Lage gewesen, „im Segen der Milliarden mit vollen Händen im Golde zu stecken", alle Quellen seien damals geflossen, „wie nach nassem Wetter selbst die Hungerquellen im Lande fließen", daß aber auf diese fetten Jahre 7 magere Jahre folgen würden, habe Camphausen nicht bedacht. Eine Voraussicht der Zukunft, eine Finanzgesetzgebung habe unter ihm so gut wie nicht stattgefunden, wiewohl er, Bismarck, schon im Jahre 1876 die warnende Stimme erhoben und fruchtbare Reformen verlangt habe. „Mein Herr Kollege ist damals der Ueberzeugung gewesen, daß, wenn nicht in der ganzen Welt, doch wenigstens im preußischen Finanzministerium und seiner Verfassung Alles auf das Beste und Vortrefflichste

*) Ein liberales Blatt, die Danziger Zeitung, schrieb in einem diesem Staatsmann gewidmeten Nachrufe: „Mit seinem Freunde Delbrück theilte er dieselben finanzpolitischen Grundsätze, beide wirkten gemeinsam, bis Fürst Bismarck sie in Bahnen zu drängen suchte, die ihren grundsätzlichen Anschauungen zuwider waren. Als Delbrück sah, daß er im Amt seine Selbständigkeit nicht bewahren konnte, trat er zurück; Camphausen blieb, nicht weil er am Amte hing, sondern er wollte auch in schwerer Zeit auf seinem Posten verharren, um das von ihm als richtig Erkannte gegen die neue Strömung zu schützen. Er konnte sich jedoch der Einwirkung der großen Persönlichkeit des Fürsten Bismarck nicht entziehen, er machte dessen Ansichten einzelne Konzessionen, vielleicht um noch Schlimmeres zu verhüten. Durch diese Konzessionen hat er aber einen großen Theil seiner alten Freunde und Verehrer wenigstens gleichgültig gegen sich gemacht, und sein wenig entgegenkommendes Wesen, das während der Zeit des Zwiespalts mit sich selbst noch abgeschlossener wurde, konnte sie zu ihm nicht zurückführen. Nun rief Fürst Bismarck einen Führer der nationalliberalen Partei zu sich, um mit ihm über die Zukunft zu berathen. Bennigsen folgte der Pflicht, nicht dem eigenen Triebe. Anstatt daß Camphausen nun gegen den Berufer der Varziner Verhandlungen sich gewendet hätte, wandte er sich gegen den Gerufenen und warf diesem vor, derselbe wolle sich auf seinen Stuhl setzen. Das Verhalten in der Frage des Tabackmonopols that das Uebrige. An einem Tage sprach der Finanzminister gegen das Monopol, und am andern bewies er, daß er schon seit Jahr und Tag auf dasselbe hingearbeitet hatte. Das Parlament mußte (?) sich entschieden gegen eine solche Behandlung aussprechen; ein Minister, der sich immer so konstitutionell ausgesprochen und gezeigt hatte, konnte es nun natürlich nicht mit seinen Grundsätzen vereinbaren, länger in der hohen Stelle zu bleiben, die er lange mit soviel Geschick ausgefüllt hatte. Dies Alles war die natürliche Folge der Konzession an die mächtige Persönlichkeit, neben welcher sich andere selbstständige (bez. überaus selbstbewußte) Kräfte schwer lange behaupten können."

bestellt wäre und nicht besser bestellt sein könnte, und ist deshalb dem Glauben unzugänglich gewesen, daß in dem alten ehrwürdigen Gebäude manche Schraube nietlos und manches Rad bocklos geworden war. Ich habe ihn in der festen, sicheren und ehrlichen Ueberzeugung gefunden, mit der Gott an dem sechsten Tage der Schöpfung auf das Geschaffene zurückblickte, mit derselben Befriedigung hat er auf 6 Jahre seines Ministeriums zurückgeblickt und gefunden, daß Alles gut sei, und mich vielleicht für einen mauvais coucheur als Kollegen gehalten, weil ich nicht auch Alles so vortrefflich fand und auf Reformen drängte. Ich bin dadurch auch zu anderen meiner Kollegen in schwierige Verhältnisse gerathen."

Ist dies die letzte öffentliche Aeußerung Bismarcks über den Finanzminister Camphausen, so ist dies doch nicht sein letztes Wort über ihn, das zu einem abschließenden Urtheil berechtigte. Bei Würdigung der betr. Rede muß man sich vor Augen halten, daß der Kanzler nicht wenig überrascht war, als er ganz unerwartet seine Kreise durch den ehemaligen Kollegen gestört sah; im Frühjahr 1878 lautete sein Urtheil über denselben ganz anders; damals rühmte er dessen „fachkunde Charakterfestigkeit, sowie die Entschiedenheit und die Wahrnehmung seines Regierungsberufs seiner gouvernementalen Stellung." Die glänzende Seite der Camphausenschen Verwaltung, die ihm stets zur Ehre gereichen wird, lag überhaupt nicht im Reich, sondern in Preußen. Aber auch im Reich lassen sich ihr doch auch günstigere Seiten abgewinnen. In der zweijährigen Periode, welche der gegenwärtige Abschnitt umfaßt, hatte er, so viel an ihm lag, in den drei oben erwähnten Steuerentwürfen dem Reiche eine Gesammteinnahme von 43 Millionen Mark zuführen wollen. Die Ablehnung der Entwürfe seitens des Reichstags erfolgte nicht aus inneren Gründen, sondern weil es im Parlamente gährte, weil sich die Parteien neu entwickelten und weil sich von den alten keine mehr zu tiefgehenden Bewilligungen an eine Regierung entschließen mochte, die selbst noch im Ringen nach neuen Bahnen begriffen war.

An Camphausens Stelle trat Hobrecht, der frühere Oberbürgermeister von Breslau und Berlin.

Seltsamerweise nahmen die vorgeschrittenen Liberalen den Ministerwechsel, obwohl doch sie denselben hauptsächlich veranlaßt hatten, mit dem größten Argwohn auf. In der linksliberalen Presse war jetzt täglich die Rede von dem Schwinden der Popularität des Reichskanzlers, seine Gegner hätten sich vermehrt, seine Freunde würden stutzig; „die neuen Männer" kamen schlecht weg, sie wurden gleich von Haus möglichst diskreditirt und mit Nadelstichen verfolgt. Von dem Finanzminister Hobrecht hieß es, dem Kanzler, dessen Finanzpläne bereits feststänben, sei es ganz lieb gewesen, sich mit einem Manne zu umgeben, der nicht sehr stark mit Fachkenntnissen

beschwert sei und Proben praktischer Finanzkunst noch nicht abgelegt habe; Bismarck habe in ihm ja nur ein „folgsames Werkzeug für einen bereits fix und fertig gemachten Plan" erblickt. Hobrechts Aufgabe werde es sein, „diesen Plan, *insoweit das bei Bismarcks wirthschaftlichen Plänen überhaupt möglich ist*, mit Fachkenntniß zu beherrschen und zu vertreten."

Während die Zeitungen so räsonnirten und der Reichstag zwei an ihn gelangte Steuerentwürfe gar nicht in Verhandlung zu nehmen beliebte,*) faßten Bismarck und der neue Finanzminister das festgesetzte Ziel scharf ins Auge. Zunächst bat Bismarck die Bundesregierungen um ihre Ansicht über die Einführung des Tabackmonopols oder eine anderweite Tabacksteuerreform; außerdem erstrebte er im Sommer 1878 auf dem Wege von deutschen Ministerkonferenzen eine Einigung der Bundesregierungen über ein Steuerprogramm zu erreichen. Der Gedanke, daß behufs Verminderung der direkten Steuern eine umfassende Entwickelung des Systems der indirekten Steuern durch das Reich stattfinden müsse, erhielt in Heidelberg die Zustimmung der sämtlichen Bundesregierungen, und so war wenigstens nach dieser Richtung der Grundstein für eine endliche Lösung der Frage gesichert.

III. Eisenbahnwesen und sonstige wirthschaftliche Fragen.

Das *Reichseisenbahnprojekt* lag Bismarck nach wie vor so sehr am Herzen, daß er, wie in Bezug auf die Steuerfrage, mit seinem Rücktritt drohte, falls der Minister Camphausen ihn bei seinen desfallsigen Bestrebungen nicht fördern wollte.**)

In einem Schreiben Bismarcks d. d. Varzin 15. Dezember 1877 heißt es: „Neben der Steuerreform und der Fertigstellung der im militärischen Interesse erforderlichen Eisenbahnen, gehört die Verwirklichung der Reichsverfassung bezüglich des Eisenbahnwesens zu denjenigen Fragen, von deren Lösung ich meinen dauernden Wiedereintritt in die Geschäfte abhängig mache. Wenn die Ausführung des auf diesen Gebieten für nothwendig Erkannten nicht durch ausreichende und spontane Mitwirkung aller in Preußen dazu kompetenten Organe sichergestellt werden kann, so werde ich zwar, wenn meine Gesundheit es irgend gestattet, zum nächsten Reichstag erscheinen, aber nur um die Gründe meines definitiven Rücktritts öffentlich darlegen zu können. Ich werde nicht verschweigen können, daß ich keine

*) Es sind dies: der Antrag auf Erhebung einer Uebergangsabgabe von Essig und der Gesetzentwurf, betreffend die Statistik des auswärtigen Waarenverkehrs.

**) Ludolf Parisius bemerkt in seinem Werke: „Deutschlands politische Parteien", Camphausen sei jedem seiner Räthe als ein Gegner des Reichseisenbahn-Projekts bekannt gewesen.

Aussicht zu haben glaube, für die Behandlung der obenerwähnten Fragen in Preußen das Maß freiwilliger Mitwirkung zu finden, ohne welches ihre Lösung nicht möglich ist, und daß ich deshalb bei geschwächten Kräften die fernere Mitarbeit an den Geschäften ablehne, weil ich mich unvermögend fühle, sie bezüglich wichtigerer Fragen in die Wege zu leiten, auf denen ich die Verantwortlichkeit für die Gesammtleitung zu tragen bereit wäre. — — Die Hauptsache für mich ist, daß ich im Staatsministerium Kollegen finde, welche die Maßregeln, die für die Sicherheit und die Interessen Preußens und des Reichs nothwendig sind, energisch und freiwillig fördern. Diese Förderung durch Bitten und Ueberreden zu gewinnen, dazu reichen meine Kräfte nicht aus, und wenn ich Beschlüsse in dem erstrebten Sinne erreiche, so unterbleibt die Ausführung. Mit meinem Namen aber für das Gegentheil meiner Bestrebungen öffentlich einzustehen, kann von mir nicht verlangt werden."

Der große Gedanke des Reichseisenbahnprojekts wollte aber nicht von der Stelle rücken. In Betreff der Hinderungen, die demselben in Preußen erwuchsen, erfahren wir das Nähere aus der Herrenhausrede Bismarcks vom 17. Februar 1881. Er habe — so bemerkte er hier — das gedachte Projekt zurückstellen müssen, da der Finanzminister für die preußischen Bahnen einen Preis berechnet habe, den er (Bismarck) wegen der Ungeheuerlichkeit des Anschlags nicht als einen ernstlichen anzusehen vermochte. Und am 23. März 1878 bemerkte er im Abgeordnetenhause: „Der bisherige Finanzminister war nicht von Hause aus von der Richtigkeit überzeugt; nachdem wir im Prinzip die Zustimmung dazu erhielten, ist es uns gelungen, die Zustimmung beider Häuser des preußischen Landtags zu einer Aufgabe, ich kann wohl sagen, zu der Entsagung zu Gunsten des Reichs zu gewinnen. Es schien also, daß die Sache außerordentlich günstig vor etwa 3 Jahren lag. Aber ich bin schon damals vertröstet worden mit der Inangriffnahme, wenn sie im Sommer geschah: daß das Budget dringender zu erledigen sei, — wenn sie im Herbst geschah: daß vor allen Dingen das Budget bis zum Januar fertig gestellt sein müsse, — wenn sie im Januar geschah: daß es jetzt fast zu spät sein würde, eine so bedeutende Vorlage zu bringen. So bin ich vertröstet und in meinen Anstrengungen und Erwartungen dilatorisch behandelt worden in einer Weise, die für mich geradezu persönlich kränkend war. Ich hatte die Bewilligung der Sache im Prinzip von meinen Kollegen, ich hatte die Bewilligung der Sache im Prinzip vom ganzen Landtage und, obschon Ministerpräsident, habe ich mich absolut unfähig finden müssen, die Sache auch nur einen Schritt weiter zu bringen. Die Bewilligung half mir gar nichts, wenn im konkreten Falle der passive Widerstand — von welcher Seite, ist in dieser verwickelten Maschine kaum zu ermitteln — mit solchem Erfolg geleistet wird, daß ich nach 2 oder 3 Jahren kaum im Stande ge-

wesen bin, auch nur die Frage, ob und in welcher Form wir das Reich fragen wollen und uns vom Reich den wahrscheinlichen Korb in der Sache holen wollen, noch gar nicht zur Erörterung im Staatsministerium zu bringen gewesen ist. Es ist noch nicht gelungen, auch nur annähernd ein Verständniß zwischen dem Handelsministerium und zwischen dem Finanzministerium über die Schätzung der Gegenstände, über die Summe, die man etwa vom Reich verlangen könnte und über die Form, in der die Sache zu behandeln wäre, innerhalb des preußischen Staatsministeriums zu Stande zu bringen. Ich kenne diese Summe noch nicht, auch nur annähernd nicht, und es ist mir in allen diesen letzten drei Jahren wieder so gegangen, daß ich auf den nächsten Herbst vertröstet bin."

Auch bei den verbündeten Regierungen fand der Gedanke des Reichseisenbahnprojekts nicht den Anklang, auf welchen man rechnen zu können glaubte; er erregte vielmehr Befürchtungen, in welchen der Kanzler — wie er sagte — „einen geringen Glauben an Recht und Gerechtigkeit in Deutschland" erblickte. Ihm lag es fern, irgend welchen Druck auf die verbündeten Regierungen zu üben, zumal er die Berechtigung des Reichs in dieser Beziehung in Abrede stellte. Aber durch diese Wendung konnte und sollte nicht verhindert werden, „daß wir uns in unserem Hause selbst vorläufig so einrichten, wie es unserem Interesse entspricht." Um den Gedanken zu verwirklichen, daß die Eisenbahnen, wie schon in einigen Bundesstaaten, so auch im ganzen Reich in Zukunft lediglich dem öffentlichen Verkehrsinteresse dienen, mußte also jetzt Preußen sich in den Besitz eines großen Eisenbahnkomplexes zu bringen suchen.

Dieses Programm, nämlich das der Durchführung des Staatseisenbahnsystems in Preußen, wurde seitdem von Bismarck als Richtschnur seiner Eisenbahnpolitik festgehalten.

Nebenher liefen die Bemühungen des Reichskanzlers um das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes, fortgesetzte Hinweise auf die nachtheiligen Wirkungen der Differentialtarife, endlich seine Schritte in Betreff der Ablösung der Eisenbahn-Verwaltung vom Ressort des Handelsministeriums (Schaffung eines eigenen Eisenbahnministeriums), welche im März 1878 den Rücktritt Achenbachs von dem fünf Jahre durch ihn verwalteten Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zur Folge hatte; ihm folgte Maybach als Minister der öffentlichen Arbeiten. —

Die Gewerbeordnung suchte Bismarck unter Festhaltung ihrer Grundlagen und unter Berücksichtigung der hervorgetretenen praktischen Bedürfnisse zu verbessern. Daneben lag es ihm am Herzen, das Loos der Arbeiter durch positive Maßregeln günstiger zu gestalten. Wie im Jahre 1865 erklärte sich Bismarck auch jetzt geneigt, Arbeiter-Produktivgenossen-

schaften thunlichst zu fördern. Daß der Staat positive Maßregeln zum Besten der Arbeiter treffen müsse, stand bei ihm noch immer fest, nur über die Richtung, in welcher sich die soziale Gesetzgebung demnächst bewegen solle, war er mit sich noch nicht im Reinen.

Erwähnen wir hier schließlich noch die speziell auf Bismarcks Drängen erfolgte Abzweigung der Verwaltung der Domänen und Forsten von dem Finanzministerium. Diese Maßregel bildet übrigens nur ein bedeutsames Glied in der Kette zahlreicher anderweitiger organisatorischer Bestrebungen Bismarcks im Reichs- und Landesdienst. Daß Niemand in unserer Zeit theoretisch und praktisch die Lehre von den Ministerien und ihrer Organisation so gefördert habe, wie Bismarck, ist von der National-Zeitung s. Zt. mit Recht hervorgehoben worden. „Er ist in dieser Beziehung der wahre Professor Germaniae geworden."

Ueberblicken wie nunmehr wiederum im Einzelnen die Materialien, welche uns aus der Periode 1876—1878 bekannt sind.

Juni 1876. Auftrag zur Ausarbeitung eines ausführlichen Exposés über die Steuerverhältnisse Englands, um die dort auf diesem Gebiete gemachten Erfahrungen für eine durchgreifende Reform des deutschen Steuersystems zu verwerthen.*)

30. Juli 1876. Die Nordd. Allgem. Ztg. (Nr. 176, 177 u. 178) öffnet zum ersten Mal ihre Spalten einem ausgesprochenen Vertheidiger der Wirthschaftspolitik der Zukunft. Der merkwürdige Artikel überschreibt sich: „Die wirthschaftliche Krisis." Der Verfasser verlangt von der Volksvertretung eine rückhaltslose Unterstützung der Leitungstendenz des Kanzlers, die goldene Mitte zwischen dem extravaganten Manchesterthum und dem Prohibitivzoll, die Reorganisation der Gewerbegesetzgebung, die Einführung indirekter Steuern, rationeller Werthzölle, den nöthigen Patentschutz, einheitliche und reduzirte Eisenbahntarife, Regelung der Kreditverhältnisse und erhöhten Eingangszoll für den via Hamburg importirten russischen Sprit.

Ende August 1876, Varzin. Mehrtägige Verhandlungen mit dem Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach über die Reichseisenbahn- und die Verstaatlichungsfrage.**)

Ende Oktober 1876, Varzin. Verhandlungen mit den Ressortministern in Betreff der Eisenzölle.***) Bismarck ist persönlich für die Beibehaltung der Zölle, überhaupt

---

*) Der frühere Premierminister Englands, Gladstone, stellte dem Reichskanzler eine Erfahrungen bereitwillig zur Verfügung und sprach sich entschieden für die möglichste Einschränkung der Einkommensteuer und die Erhebung derselben nur auf Einnahmen von über 1500 Thaler aus. Dagegen erklärte er sich für die thunlichste Ausdehnung der indirekten Steuern.

**) 29. September 1876. Die Nordd. Allgem. Ztg. konstatirte, daß die große Mehrzahl von Aeußerungen aus wissenschaftlichen und volkswirthschaftlichen Kreisen einen dem Reichseisenbahnprojekte mehr und mehr günstigen Standpunkt einnehme. (Folgen Berufungen auf Julius Faucher, A. E. Schäffle und Max Wirth.)

***) Bereits im September 1876 bereitete sich eine Massenkundgebung zu Gunsten der Aufrechthaltung der Eisenzölle vor. Der Wortlaut der an Bismark gerichteten

für eine entschiedene Kampfzollpolitik. Er dringt aber Camphausen gegenüber nicht durch. Der Letztere weiß vielmehr das gesammte Staatsministerium und den Kaiser noch einmal auf seine Seite zu ziehen; der Wegfall der Eisenzölle vom 1. Januar 1877 ist demnach eine unwiderruflich beschlossene Sache.*)

30. Oktober 1876. In der Thronrede zur Eröffnung des Reichstags wird die Aufgabe der deutschen Handelspolitik als darauf gerichtet bezeichnet, von der heimischen Industrie Benachtheiligungen abzuwenden, welche ihr durch die Zoll- und Steuereinrichtungen anderer Staaten bereitet werden.**)

Ende 1876. Gleichniß Bismarcks aus dem Jägerleben über seine Stellung zu den wirthschaftlichen Projekten und die ihren Realisirungen entgegenstehenden Hindernisse.***)

„Wenn ein Jäger, den die Jahre zu drücken anfangen, einen halben Tag auf der Hühnerjagd zugebracht hat, immer nur Kartoffelkraut unter sich und die Aussicht auf das kleine Geflügel vor sich, so verliert sich die Lust an der Sache; er denkt an den Mittag und den Lehnstuhl und giebt die Völker auf, die er vielleicht noch aufstöbern könnte. Wird ihm aber gemeldet, daß einige starke Keiler eingespürt sind, so erwacht die alte Passion, und er fühlt sich wieder jeder Anstrengung gewachsen. Er (Bismarck) hoffe seit Jahren auf solche Keiler; aber diejenigen, deren Beruf es wäre, sie vorzutreiben, thäten das nicht, verscheuchten sie vielmehr.

Und die Moral: In ihm stehe die Ueberzeugung nun einmal fest, daß gewisse große

---

Massenpetition findet sich abgedruckt in der Post Nr. 216 vom 13. September 1876. — Oktober 1876. Petitionen des Magistrats und der Stadtverordneten von Königshütte an den Reichskanzler um Beibehaltung der Eisenzölle über den 1. Januar 1877 hinaus. Am Schluß der Eingabe heißt es: „Die strikte einseitige Durchführung des Freihandels, die völlige Aufhebung der Zölle auf Fabrikateisen stellt die nationale Arbeit in die zweite Reihe, sie räumt der fremden Gewerbsthätigkeit, welche mit uns zum größten Theil auf mindestens gleichwerthige Produktionsfaktoren sich stützt die erste Stelle ein. Zum Nutzen des Auslands wird die eigene Steuerkraft geschwächt und die Existenzfähigkeit der kommunalen Verbände unseres ganzen Bezirks ernstlich in Frage gestellt. Ein solcher Zustand aber kann weder dem Staat im Ganzen, vielweniger aber noch unserer Stadt im Speziellen zum Segen gereichen."

*) Näheres über den Verlauf dieser Angelegenheit findet man oben S. 95. Vgl. auch die folgende Note.

**) Die Nordd. Allgem. Ztg. vom 1. November 1876 Nr. 256 bemerkte zu dieser bedeutsamen Stelle: „Man darf hierin wohl das positive Ergebniß der jüngsten im Staatsministerium gepflogenen Erörterungen finden. Es hat sich dort allseitig die Ueberzeugung Bahn gebrochen, daß der Eisenindustrie weit weniger durch die Verlängerung der Eisenzölle aufgeholfen werde, als durch gewisse Kautelen bei Erneuerung der Handelsverträge. Das Staatsministerium war schon in der Ministersitzung am vorigen Montag, welche der Konseilsitzung voraufging, auf Grund eines eingehenden Vortrags des Finanzministers der Auffassung des Fachministers einmüthig beigetreten. Diese einstimmige Ansicht des Staatsministeriums, bei welcher man sich auch der Zustimmung des abwesenden Ministerpräsidenten versichert halten durfte, ist dann auch in der Konseilsitzung zur allgemeinen Geltung gekommen."

***) Bismarck hat die folgende Aeußerung im Januar 1877 in größerem Kreise wiederholt.

Reformen nöthig seien, Reformen der Steuergesetzgebung in Preußen, der Zollgesetzgebung des Reichs, im Eisenbahnwesen, endlich die Beseitigung der Uebelstände, welche sich aus der von der herrschenden wirthschaftlichen Doktrin seit lange geforderten, vom Bundesrath und Reichstag mit überwältigenden Majoritäten beschlossenen Freizügigkeit entwickelt hätten.

Er könne nur dann im Dienste bleiben, wenn seine Kollegen zu den bezeichneten Reformen aus eigenem Antriebe und mit eigenen produktiven Kräften schritten; wenn nicht, wolle er gehen, da er sich nicht stark genug fühle, um Ministerkrisen, den Bruch mit seinen alten Kollegen und das Einleben mit neuen zu ertragen. Es sei ein unbilliges Verlangen, daß er selbst die nöthigen Arbeiten liefere und der Kritik eines in entgegengesetzten Spuren gehenden Ressortministers unterwerfe. Einen solchen Weg habe er in der Eisenbahnfrage eingeschlagen, äußerlich die Zustimmung aller gewonnen, sobald es aber an die Ausführung gegangen, passiven Widerstand und die übliche Abweisung angebrachtermaßen gefunden, ähnlich wie bei der Fortschrittspartei, die auch zu sagen pflege: nur so nicht, sondern anders, nämlich so, wie es nicht geht. Für ihn handle es sich jetzt um die Ermittelung, ob seine jetzigen Kollegen diejenigen Reformen, welche er für unabweislich halte, aus freien Stücken und eigener Ueberzeugung so betreiben wollten, daß sie ihn in der Richtung schieben und tragen würden, nicht aber er sie. Wollten sie Ersteres, so würde er gern seinen Kredit und seinen Namen in der Firma belassen, um diese Reformen durchführen zu helfen."

5. Dez. 1876. **Reichstagsrede,*) betr. die fehlerhafte russische Zollpolitik. Schädigung durch dieselbe und die amerikanischen Schutzzölle. Retorsionszölle gegenüber Rußland. Das politische Gebiet läßt sich mit dem wirthschaftlichen zur Erreichung von Zollkonzessionen nicht vermengen.**

„Ich bin der Ueberzeugung, daß die russische Regierung in ihrer Zollpolitik auf einem Irrwege sich befindet, von dem sie früher oder später wird zurückkehren müssen, und ich sehe mit Bedauern, daß eine uns in dem Maße befreundete Regierung eine wirthschaftliche Politik betreibt, bei der sie nicht innerlich kräftiger und wohlhabender wird. Wir können sie aber ebensowenig daran hindern, als wir die nordamerikanischen Freistaaten gehindert haben, sich dem Schutzzoll in die Arme zu werfen. Bei deren Zollerhöhungen ist von keiner Seite der Regierung die Zumuthung gemacht worden, irgend etwas zu thun, was nicht in ihrer Macht liegt. Gleichwohl glaube ich, die außerordentlichen Erhöhungen der Einfuhrzölle in den nord-

*) Bei Beantwortung der Interpellation des Abgeordneten Richter (Hagen), welche lautete: „Durch einen vor wenigen Tagen erlassenen Ukas hat die russische Regierung angeordnet, daß von Neujahr ab die Eingangszölle in Goldmünze zu entrichten sind. Diese Maßregel, welche einer sehr beträchtlichen Erhöhung der Zölle gleichkommt, ist geeignet, den ohnehin durch die bisherige russische Zollpolitik überaus beschränkten Waarenaustausch mit Rußland noch mehr zu beeinträchtigen und dadurch die wirthschaftlichen Interessen auch des Deutschen Reichs schwer zu schädigen. Ich richte daher an den Herrn Reichskanzler die Frage: Was gedenkt der Herr Reichskanzler zum Schutze der deutschen Industrie in dieser Angelegenheit zu thun?"

amerikanischen Freistaaten haben seiner Zeit unseren Handel viel mehr geschädigt, als jetzt die russischen Erhöhungen, weil in den amerikanischen Freistaaten früher ein viel richtigeres System stattfand. In unseren russischen Beziehungen ist die Schädigung schon eine alte, lange bestandene, die ebenso sehr den russischen Interessenten trifft wie den deutschen. Aber ich möchte sagen, es konnte sehr viel schlimmer, als es schon war, dort kaum werden.

Ich will konstatiren, daß der Abgeordnete Richter die Hülfe, die in der Auflegung von Gegenzöllen, Retorsionszöllen, liegen könnte, das heißt — daß beispielsweise, wenn die russischen Zölle unsere Haupteinfuhrartikel beschweren und hindern, wir die russischen Haupteinfuhrartikel in Deutschland ebenfalls zu treffen suchen — weit von sich wies. Das, was bei uns getroffen wird, sind in erster Linie und zwar in stärksten Posten Kolonialwaaren. Nach den Durchschnittsberechnungen vom Jahre 1874 haben wir jährlich für etwa 54 Millionen Kolonialwaaren nach Rußland eingeführt. Wenn die nun einer so viel höheren Besteuerung unterliegen sollen, so wird der russische Konsument dieselbe entweder tragen oder die Kolonialwaaren entbehren müssen. Dadurch wird unser Zwischenhandel, der Transithandel, vielleicht in gewissem Maße betroffen, indem in Zukunft vielleicht in Rußland weniger Leute Kaffee trinken; aber unsere Produzenten schädigt das nicht wesentlich. Dieselben werden vielleicht in zwei nächstgroßen Positionen getroffen: das sind Seiden-, Weber- und Wirkwaaren mit 48 Millionen; Maschinenwaaren, Apparate mit 30 Millionen; Kurzwaaren, Schmucksachen mit 25 Millionen; roh bearbeitete Metalle und Metallwaaren sind zu meiner Ueberraschung bei der Einfuhr nach Deutschland in irgend welchem erheblichen Maße nicht vorhanden, sondern umgekehrt, es handelt sich da um 15, respektive 7 Millionen, und bei Brennstoffen um weniger, als ich dachte, um nicht ganz 6 Millionen Mark. In der letzteren Position wird das wahrscheinlich zunächst den polnischen Kohlenbezirken zu gute kommen, wenn unsere Kohlen einen höheren Einfuhrzoll bezahlen müssen.

Woran wir uns nun russischerseits halten könnten, sind die Positionen von zusammen ungefähr 300 Millionen Mark, die in Getreide, in Holz und in Spinnstoffen bestehen. Es ist dabei Getreide mit 165 Millionen in Ansatz, Holz mit 110 Millionen, Spinnstoffe mit 68 Millionen, Vieh, wahrscheinlich wegen der Grenzsperre in Bezug auf Rinderpest, mit weniger als man glauben sollte, mit nur 31 Millionen Mark; dann Haare, Häute und dergleichen mit 37 Millionen Mark.

Ich wüßte nicht, womit ich die russische Zollpolitik überreden, womit ich auch nur die Andeutung eines Schadens oder Verdrusses sollte machen können, wenn es ganz unmöglich ist, unter Umständen auf 100 Millionen für Holz und 165 Millionen für Getreide den Gegenzoll zu legen, der etwa den Kostenunterschied aufwiegt, den der russische Handel tragen müßte mit

seinem Absatz von dem direkten Weg über Danzig und Schlesien auf Libau und Riga und diese nicht immer offenen Häfen. Ich gebe zu, daß dabei unser Zwischenhandel Verluste leiden würde; ich würde aber solchen Zustand eben nur als einen vorübergehenden, gewissermaßen als einen Kampfzoll betrachten, der zu einem bestimmten Zweck und zu einem bestimmten Nutzen gelegentlich bewilligt wird.

Wollte man das wirthschaftliche und politische Gebiet vermengen, so würde man zu Ungeheuerlichkeiten kommen. Ich will gar nicht davon reden, daß mich das etwas an die Vorfälle erinnern würde, welche ich von den Inhabern gewisser Geschäfte auf dem Mühlendamm gehört habe, die Händel mit denjenigen suchen sollen, die von ihnen nicht kaufen und auf der Straße vorübergehen. Daß man uns auf diese Weise veranlassen möchte, Händel mit Rußland zu suchen, weil es nicht von uns kauft, sondern sich durch hohe Zölle dagegen absperrt, ist unmöglich. Nehmen Sie an, daß in dem Moment, wo wir kriegerisch beschäftigt wären oder wo uns kriegerische Verwickelungen drohten, Rußland uns sagte: ja, ich will euch wohlwollend behandeln und will mit euch gehen, wenn ihr mir die Unbequemlichkeit abnehmt, daß meine Unterthanen hier aus der bei Euch ganz unbegründeten Furcht vor der Rinderpest das Rindvieh nicht aussperren können. Wäre das nicht eine Politik gewesen, die man als unwürdig und vergeltungsbedürftig allgemein verurtheilen würde? Nehmen sie an, daß in dem Augenblick, wo wir nach Frankreich zu gehen genöthigt waren, Oesterreich uns gesagt hätte: wir werden stillsitzen und wohlwollende Neutralität beobachten, wenn ihr alle ungarischen Weine zollfrei einlaßt, außerdem noch den Zuckerfabriken, Spinnereien und dergleichen die entsprechenden Zollkonzessionen macht, — ich weiß nicht, was in dem Augenblick die Antwort gewesen wäre. Die meinige wäre gewesen, falls wir in dem Augenblick Oesterreichs Neutralität nothwendig brauchten, ihm die Konzessionen zu geben; dazu bin ich Geschäftsmann genug in solchen Fällen. Aber wie wäre es geworden, nachdem wir wieder zurückgekommen? Dann würden wir sofort entweder in bedrohlicher Weise uns unsere Zollunabhängigkeit wieder ausgebeten, oder einen für die österreichische Regierung kritischen Moment abgewartet haben, um derselben zu sagen: nun liegt die Sache wieder anders, nun bitten wir nicht nur wieder um Rückgabe unserer Zollkonzessionen, sondern außerdem auch noch um entsprechende Konzessionen.

Die politischen Verhältnisse sind viel fluktuirender als die Verkehrsverhältnisse, und wenn Rußland heute wirklich in der kritischen Lage wäre, daß es uns nothwendig brauchte, und wir wollten uns gewissermaßen vermiethen für den Preis einer Zollkonzession, — wer kann uns dafür bürgen, daß wir nicht in drei Jahren in der Lage wären, Rußlands freundliche

Nachbarschaft zu brauchen und daß Rußland dann sagte: ja nun, was kannst du in Zollsachen geben?

Das sind Verhältnisse, die man nicht herbeiwünschen darf. Die politischen Verhältnisse balanziren sich in sich; die Bekämpfung der wirthschaftlichen kann man nur auf wirthschaftlichem Gebiet suchen.*) Wird das wirthschaftliche Gebiet uns als Kampfplatz verschlossen, so sind dies alles Worte, die nutzlos die Zeit vergeuden." **)

5. Dezember 1876. Empfang einer Arbeiterdeputation aus dem Kreise Bochum-Essen, welche um Erhaltung der Eisenzölle petitionirte. Die Deputation wird von dem Kanzler in entgegenkommender Weise aufgenommen und darauf aufmersam gemacht, sie solle ihren Wünschen durch Petitionen Ausdruck geben. Eine bereits an Bismarcks Adresse gerichtete, mit 50—60 000 Unterschriften bedeckte Petition war nach der Angabe des Kanzlers nicht zu seinen Händen gekommen.***)

7. Dezember 1876. Schreiben an den Reichstag, betr. die Vorlage des Gesetzentwurfs wegen Erhebung von Ausgleichungsabgaben.*†)

---

*) Diesen Gedanken hat Bismarck noch einmal ausgeführt in der Reichstagsrede vom 25. Februar 1878.

**) Vorstehende Rede Bismarcks fand den entschiedensten Beifall beim Economist, dem hervorragendsten Finanzblatte Englands. Die wesentlichste Bedeutung der Rede fand die Wochenschrift in der entschiedenen Verurtheilung einer Politik, welche politische Verwickelungen einer anderen Regierung zur Erpressung von Zugeständnissen auf volkswirthschaftlichem Gebiete zu benutzen sucht. „Die Rede war durch und durch eine Freihandelsrede", urtheilte der Economist. Mir scheint, die Rede Bismarcks sei von einer „Freihandelsrede" weit entfernt gewesen, und wer die Rede wieder liest, wird uns beitreten. Der Kanzler war damals von dem Nutzen von Retorsions- bezw. Kampfzöllen bereits vollständig überzeugt, und er bedauerte, daß der Schritt zur Einführung derselben durch die Interpellation erschwert werden möchte.

***) 6. Dezember 1876. Bundesrathsbeschluß betr. die Ablehnung der Betheiligung des Deutschen Reichs an der im Jahre 1878 zu Paris veranstalteten Weltausstellung. Man wird das Richtige treffen, wenn man annimmt, daß dieser Beschluß wesentlich auf den Einfluß Bismarcks und dessen Abneigung gegen das wie eine Krankheit grassirende Ausstellungswesen zurückzuführen sei. Man vgl. darüber den Artikel der Prov. Corresp. vom 6. und 13. Dezember 1876. Wo sich für den deutschen Gewerbefleiß 2c. aus dem Besuche einer Ausstellung Früchte versprechen ließen, hat der Reichskanzler das betr. Unternehmen stets nach Kräften gefördert. Man vgl. die Schreiben Bismarcks an den Reichstag wegen Förderung der Ausstellungen in Wien, Brüssel, Philadelphia und Sidney vom 8. April 1872, 18. Januar 1876 und 3. Mai 1879.

*†) Da die auf Beseitigung des Handels mit acquits-à-caution für Eisen gerichteten Bemühungen der Kaiserlichen Regierung (vgl. S. 77 ff.) nicht den gewünschten Erfolg hatten, so beantragten die Bundesregierungen in dem obenerwähnten Gesetzentwurfe die Ertheilung der Ermächtigung, von Gegenständen der bezeichneten Art (namentlich von Eisen und Stahl, ausgenommen Roheisen, ferner von groben Eisen- und Stahlwaaren, sowie von Maschinen aus Stahl und Eisen) im Wege der Verordnung Ausgleichungsabgaben zu erheben, wenn und soweit dies die Fürsorge für die Interessen der betheiligten einheimischen Industrie erheischen sollte. In mehreren

12. Dezember 1876. **Reichstagsrede, betr. die Einführung von Retorsionszöllen gegen Rußland und Oesterreich; Objekte dafür. Bezeichnung der Vorlage, betr. die Erhebung von Ausgleichungsabgaben, als eine Abschlagszahlung.**

„Es wird mir die Behauptung in den Mund gelegt: Rußland gegenüber gebe es auf dem wirthschaftlichen Gebiete keine Hülfe. Das ist wohl nicht ganz richtig. Ich habe das doch nur in bedingter Weise gesagt; ich habe gesagt,*) wenn man über jede Retorsionspolitik von Hause aus den Stab bricht, dann giebt es allerdings keine mir bekannten wirksamen Gegenmittel, es sei denn, daß man an das Wohlwollen, und von dem in der wirthschaftlichen Wissenschaft schlecht unterrichteten Rußland an das besser zu unterrichtende weiter appelliren will, was ein sehr langwieriges und seit vielen Jahren betriebenes Verfahren ist. Aber ich habe ausdrücklich die großen Massen von russischem Getreide, Holz, Vieh genannt, und daran die Bemerkung geknüpft: wollen Sie dem Uebel wirksam abhelfen, dann legen Sie Retorsionszölle darauf, die nicht auf Dauer berechnet, sondern nur eine vorübergehende wirthschaftliche Kampfesmaßregel sein sollen.

Wir werden demnächst einer ähnlichen Frage bei den Verhandlungen über die Erneuerung verschiedener Handelsverträge, namentlich desjenigen mit Oesterreich gegenüber stehen. Wenn wir da Konzessionen erlangen wollen, so haben wir gar keine Gegenmittel, sie zu erzwingen, wenn wir nicht auf diejenigen analogen Importmassen, die Oesterreich uns liefert und die zollfrei bei uns eingehen, während die deutschen Einfuhren nach Oesterreich verzollt eingehen, auch einen Retorsionszoll — Kampfzoll möchte ich ihn nennen — vorübergehend legen. Wenn man mir die Möglichkeit, dies auch nur entfernt in Aussicht zu stellen, von Hause aus abstreitet, dann kann ich allerdings dem Treiben unserer Nachbarn und derer, die mit uns Handel treiben, bezüglich der Zollpolitik nicht abhelfen, weil mir jede Waffe zur Gegenwirkung, zur Retorsion vorenthalten wird, wie sie ja in einem sehr mäßigen Grade in der Vorlage, die Sie heute beschäftigt,

Nachbarstaaten Deutschlands genoß auch die Zuckerindustrie thatsächlich Exportprämien, welche für diejenige Deutschlands um so fühlbarer waren, als der zur Zeit bestehende deutsche Eingangszoll auf Zucker jene Prämien nicht auszugleichen im Stande war. Es sollte deshalb auch der Artikel Zucker in das Gesetz aufgenommen werden. Die Stellung der Minister Camphausen und Achenbach zu der Gesetzesvorlage ist bereits aus den einleitenden Bemerkungen bekannt (vgl. S. 96 ff). Die übrigen Redner stritten sich in der Hauptsache um die Frage, ob ein Wandel in der handelspolitischen Auffassung der Regierung vorliege. Die Meisten bejahten die Frage; Dr. Bamberger sagte: „Es ist hier ein Novum." Der Abg. Braun bemerkte: „Das ist der erste Schritt, und was dann noch nachkommt, das wissen wir nicht. Ich glaube, daß aber noch allerlei nachkommt, weil man von „Abschlagszahlung" sprechen hört."

*) Vgl. S. 113 ff.

gesucht wird, — einer Vorlage, die für meine Zwecke nach dieser Richtung hin nur eine Abschlagszahlung*) sein kann."**)

Die Vorlage wegen der Ausgleichungsabgabe bleibt unerledigt. Vgl. 18. April 1877.

1876. Bismarck tritt der Kolonial- und Dampfersubventionsfrage näher; sein Standpunkt ist kein absolut ablehnender mehr; er betrachtet aber die Sache noch nicht als spruchreif.***)

13. Dezember 1876. Der Reichstag lehnt den Antrag des Abg. Dr. Windhorst, die Aufhebung der Eisenzölle vom 1. Januar 1877 bis dahin 1879 zu verschieben, mit 201 gegen 116 Stimmen ab. Der Minister Camphausen wollte bei den Debatten die freie Entscheidung des Reichstags nach keiner Seite hin beeinflussen.

---

*) An das Wort „Abschlagszahlung" klammerten sich besonders jene Abgeordneten, die da fürchteten, Bismarck habe noch viel weitergehende schutzzöllnerische Absichten. Der Finanzminister sah sich demnächst veranlaßt, den Ausdruck Bismarcks abzuschwächen, indem er bemerkte: „Abschlagszahlung kann ja in Frage kommen, das wird sich finden. Verzeihen Sie, der Ausdruck „Abschlagszahlung" ist meines Erinnerns in einem ganz anderen Sinne gebraucht worden, als wie er hier anscheinend aufgefaßt wird. Weder ich noch Herr Achenbach haben sich des Ausdrucks bedient, und ich meine, daß der Herr Reichskanzler den Ausdruck nur in dem Sinne fallen ließ, daß wir uns bei der Ihnen gemachten Vorlage auf ein enges Gebiet beschränken."

**) Im Laufe der Rede lehnte Bismarck die Verantwortlichkeit für die Handelspolitik ab und wälzte dieselbe auf die Minister der einzelnen Staaten, in erster Linie auf die preußischen Ressortminister — eine Auffassung, die der Abg. Dr. Windhorst als Novum bezeichnete, und weder rechtlich noch faktisch gelten lassen wollte. — Die Post Nr. 300 vom 17. Dezember 1876 brachte über vorstehende Rede Bismarcks einen Leitartikel, worin sie zu dem Schlusse kam, Deutschland müsse sich auf ein umfassendes System der Retorsionspolitik vorbereiten, wenn anders die Nation nicht wolle, daß Deutschland als freihändlerische Oase in der angeblichen Wüste der schutzzöllnerischen Staaten eines Tags durch die Wirkungen des Freihandels als verdorrter Wüstenfleck unter reichen Auen sich befinde.

***) Die von dem deutschen Kolonialverein begründete Kolonialpolitische Korrespondenz berichtete hierüber Folgendes: „Daß Fürst Bismarck sich schon seit Jahren mit dem Gedanken, deutsche Kolonien zu gründen, getragen hat, geht aus einer Unterredung hervor, welche derselbe im Jahre 1876 mit zwei Herren hatte, welche ihm ein ausführliches Exposé über die Anlage einer deutschen Kolonie in Südafrika unterbreiteten. Die mißliche Lage, in welcher sich die deutsche Industrie nach der großen wirthschaftlichen Krisis befand, veranlaßte zwei Herren, sich dem Studium der Kolonisationsfrage mit großem Eifer zu widmen. Als ein besonders geeignetes Gebiet für diesen Zweck erblickten sie das südliche Afrika, namentlich die Republiken der Boeren, die sich gerade damals nach einer deutschen Schutzherrschaft sehnten, um ihre Unabhängigkeit England gegenüber aufrecht erhalten zu können. Die vorzüglichen klimatischen Verhältnisse dieser Länder, die Fruchtbarkeit des Bodens, die verwandte Nationalität der Einwohner, alles bestärkte sie darin, daß dieses weite Gebiet sich ganz besonders zur deutschen Kolonie eigne. Da einer der Herren zu einem hohen Beamten des Auswärtigen Amts, der jetzt eine wichtige Botschafterstelle bekleidet, Beziehungen hatte, so gelang es demselben, eine Audienz bei dem Reichskanzler zu erwirken. Dieser war bereits vorher genau über die Absichten der Herren unterrichtet; er empfing sie

17. Februar 1877. Einigung zwischen Bismarck und Camphausen darüber, daß die höhere Besteuerung des Tabacks, und zwar als letztes Ziel seine höhere Besteuerung im Wege des Monopols ins Auge zu fassen sei. Dieser Besteuerungsform sollte aber eine längere Vorbereitung, ein steuerliches Uebergangsstadium vorausgehen. Vgl. 22. Februar 1878.

mit großer Liebenswürdigkeit und eröffnete die Unterhaltung damit, daß er ihnen sofort zugestand, daß er schon seit längerer Zeit die Kolonisationsfrage eifrig studire und zu der Ueberzeugung gekommen sei, daß eine so große Nation wie die deutsche auf die Länge der Kolonien nicht entbehren könne; aber so sehr er im Prinzip für die Erwerbung von Kolonien sei, so sei doch die Frage eine so überaus schwierige, daß er sich scheue, ohne entsprechende Vorarbeit und ohne einen Impuls aus der Nation selbst die Sache in die Hand zu nehmen. Es sei ihm daher im hohen Grade interessant, von ihnen zu hören, wie sich die Herren die Verwirklichung der Sache dächten. Auf diese Einleitung hin gingen dieselben nun sofort in medias res. Sie erklärten, es sei eine Kalamität, daß die deutsche Auswanderung Jahr für Jahr nach Nordamerika ginge und daß Millionen unserer Landsleute für uns für immer verloren gingen, wogegen eine Auswanderung nach Südafrika die Nationalität derselben erhalten und uns allmälig ein großes Absatzgebiet für unsere Industrie von steigender Bedeutung schaffen werde. Um diese Auswanderung ins Werk zu setzen, müsse man sich an die Republik Transvaal anlehnen, eine Gesellschaft müsse die Delagoa- oder Santa Lucia-Bai erwerben und eine Eisenbahn von dort nach Prätoria bauen, um die deutsche Auswanderung leichter transportiren zu können. Es müßte ferner eine regelmäßige, möglichst billige Dampfschifffahrt von Hamburg oder Bremen dorthin eingerichtet werden, und es würde dann ohne Zweifel schon in 10 Jahren eine respektable deutsche Kolonie dort entstanden sein. Fürst Bismarck erklärte diesen Vorschlag für diskutabel: „Aber woher wollen Sie die bedeutenden Mittel nehmen, welche Sie zu der Verwirklichung dieses Projekts brauchen werden? Wenn Sie etwa auf mich rechnen, so muß ich Ihnen sofort erklären, daß ich Ihnen nicht dienen kann. Wenn ich auch persönlich einem solchen Projekt vielleicht zustimmen könnte, der gegenwärtige Reichstag wird die Mittel dazu nicht bewilligen. Zu einem so bedeutenden Projekt gehört eine tiefgehende Bewegung der Nation und davon ist bisher noch keine Spur vorhanden.“ Die Herren erklärten auf diese Einrede des Fürsten Bismarck, daß sie nicht an eine Staatssubvention gedacht hätten, sondern etwa an eine Zinsengarantie für die Dampfergesellschaft und die Eisenbahn. „Wieviel fordern Sie denn ungefähr, man muß doch eine positive Unterlage haben,“ erwiderte der Fürst. Die Herren erklärten, daß sie die Gesammtkosten für zehn Jahre auf 100 Millionen Mark anschlagen und, da sie nur eine Zinsengarantie verlangten, 5 Millionen Mark jährlicher Staatszuschuß genügen werde. Wenn sich mit einer solchen Summe, erwiderte Fürst Bismarck, die Auswanderung nach Nordamerika verhindern ließe und eine deutsche Kolonie gegründet werden könnte, so sei diese Summe gewiß nicht zu hoch, aber ein Versprechen, auch nur eine Hoffnung könne er ihnen nicht geben. Die politische Lage sei noch zu ungünstig. Er wolle nicht auf die äußeren Verhältnisse, auf Frankreichs Eifersucht und auf die Empfindlichkeit Englands, die zu schonen er alle Ursache habe, eingehen; „auch die innere Lage, der Kulturkampf ist ein zu großes Hinderniß und ich werde schwerlich jetzt Ihnen behilflich sein können.“ Die Herren hoben dann hervor, daß das Deutsche Reich die Sache offiziell gar nicht anzufassen brauche, es könne ja eine Dampfersubvention bewilligen, um den deutschen Handel zu beleben. Die Gesellschaft müsse einen Hafen als Landungsplatz im Südosten Afrikas erwerben, England brauche man nicht zu fürchten.

24. Februar 1877. Schreiben an den Reichstag, betr. die Einbringung eines Gesetzentwurfs über das Patentwesen.*)

Gesetz vom 25. Mai 1877 (R.G.Bl. S. 501).

27. Februar 1877. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung der Gesetzentwürfe

a) über die Einrichtung und die Befugnisse des Rechnungshofs,**)

b) wegen Verwaltung der Einnahmen und Ausgaben des Reichs.***)

Beide Anträge gelangen nur in erster Lesung zur Verhandlung.

10. März 1877. Reichstagsrede, betr. die Erhaltung des Kapitalvermögens (Invalidenfonds) des Reichs. Der Verkauf der Staatsbahnen in Oesterreich. Vorliebe für indirekte Steuern. Zielpunkte bei der Steuerreform. Augenblickliche Inopportunität einer Tabacksteuervorlage.

„Der Abgeordnete Richter hat uns zur Deckung des Mehrbedarfs von

---

Die Antipathie der Boeren würde ohnedies bald zu einem Konflikt mit England führen, der über kurz oder lang die Engländer ganz aus Südafrika hinaus treiben werde, ohne daß Deutschland sich dabei engagire. Zu dieser Darlegung lächelte Fürst Bismarck und meinte, die Herren entwickelten ja ein ganz hervorragendes diplomatisches Talent, von dem er nur profitiren könne und zu dessen Kombination er ihnen sein Kompliment mache. Sie müßten ihm nun schon erlauben, ihre Ausarbeitungen, Karten ꝛc. zum weiteren Studium zurückzubehalten, nicht als „schätzenswerthes Material", wie einer der Herren meinte, um im Aktenschrank zu verschwinden, sondern um wirklich diese Frage mit Eifer zu studiren. Der gegenwärtige Zeitpunkt sei der denkbar ungünstigste, erst müsse ein fruchtbarer Boden in der Nation zu solchen Unternehmungen geschaffen werden, dann müsse sich die äußere Situation verändern. Er rechne mit Gewißheit darauf, daß dies geschehen werde und dann sei der Zeitpunkt zum Handeln gekommen. Sie möchten sich einstweilen in Geduld fassen, acht bis neun Jahre könnten immer noch vergehen, bis diese Frage für ihn reif sei. — Damit war jene Unterredung beendet. Die Herren überließen dem Reichskanzler das gesammte ihnen zu Gebote stehende Material, und daß er seitdem diese Frage im Auge behalten hat und jetzt an die Lösung derselben gegangen ist, das beweisen die neuesten Ereignisse.

*) Bereits im Herbst 1876 hatte der Reichskanzler erklärt, sich in voller Harmonie mit den Bestrebungen des Patentschutzvereins zu befinden, welche den baldigen Erlaß eines Patentgesetzes bezweckten.

**) Wegen der früheren einschlägigen legislatorischen Versuche vgl. S. 49. Der vorliegende, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der bisherigen Verhandlungen aufgestellte Gesetzentwurf hatte das in Preußen ergangene Gesetz, betr. die Einrichtung und die Befugnisse der Oberrechnungskammer, vom 27. März 1872 (preuß. Gesetz-Samml. S. 278) zur Grundlage genommen.

***) Wegen der legislatorischen Vorgänge aus den Jahren 1872, 1874 und 1875 vgl. S. 50. Der gegenwärtige Entwurf stellte sich die Aufgabe, den legislativen Inhalt der Instruktion für die preußische Oberrechnungskammer vom 18. Dezember 1824 mit den durch die Verhältnisse der Reichs-Finanzverwaltung bedingten Modifikationen zum Reichsgesetz zu erheben.

26 Millionen Mark auf unsere Bestände, auf unser Kapitalvermögen verwiesen, er empfiehlt, dasselbe aus allen Ecken zusammenzukratzen und davon zu leben, nicht aber für dauernde Ausgaben, die sich wiederholen, dauernde Deckungsmittel zu beschaffen. Ich begreife nicht, warum er dabei stehen bleibt, die Bestände, die eisernen und die anderen, und zunächst den Reichsinvalidenfonds, zu diesem Experiment zu empfehlen. Man kann ja auch noch sehr viel weiter gehen. Wir werden einige Zeit lang gar keine Matrikularumlagen brauchen, wenn wir die Staatseisenbahnen zunächst, also von Seiten des Reichs die Reichseisenbahnen, unter den Hammer bringen und diesen Kapitalsbestand, der uns wohl nicht so viel einbringt, wie er Privatleuten einbringen würde, veräußern, wenn wir demnächst den Staaten anheimstellen, diesen Weg weiter zu gehen, ihre Domänen, ihre Forsten zu verkaufen, ihre Betriebsfonds aufzuzehren, kurz und gut das ganze Nationalvermögen, das wir besitzen und zum Theil durch Gesetz gegründet haben, budgetmäßig aufbrauchen, wie ein Verschwender, der vom Kapitale lebt und sagt: ich werde nachher mit Bewilligungsanträgen kommen, wenn ich nichts mehr habe. Ich glaube, daß die österreichischen Verhältnisse, nicht nur die finanziellen, auch die wirthschaftlichen, auch die Verhältnisse des gegenseitigen Vertrauens in Geldsachen günstiger in Oesterreich lägen, wenn die frühere Regierung den Verkauf der Staatseisenbahnen an die französische Gesellschaft unterlassen, und das damals erforderliche Geld mittelst Steuern aufgebracht hätte."

Den Zoll- und Steuerreformplan bereits jetzt fix und fertig vorzulegen, sei nicht möglich; es werde sich aber dabei darum handeln, die Steuern in einer Weise zu kombiniren, daß auf der einen Seite Erleichterungen, auf der anderen Seite neue Einnahmequellen geschaffen werden. Das Bestreben, größere Einnahmen zu erzielen, als der Bedarf ist, liege nicht vor. „Was wollte man damit thun? Was helfen mir Ueberschüsse, die wir in den Kassen haben? Sie sind ganz erfreulich für den Finanzminister, der Ihnen sagen kann, so und so viel Millionen haben wir in diesem Jahre übrig. Mir aber ist es immer peinlich, wenn zu viel übrig ist; ich habe den Eindruck, daß die Gelder unzeitig deplazirt worden seien von der Stelle, wo sie sich ursprünglich befanden. Was hilft es einem Staate, wenn seine Regierung reich ist? Was soll er mit dem Gelde machen? Wunderliche Luxusausgaben? Für diese ist unsere Zeit sehr wenig inklinirt.

Stets ist zu erwägen, wie sitzt der schwere Steuerrock dem Volke am bequemsten, oder vielmehr, wie läßt er sich am bequemsten tragen; denn ganz bequem sitzt er niemals! Es ist immer besser, man hat keinen.

Die großen Städte, welche die Mahl- und Schlachtsteuer bereitwillig abgeschafft haben und sich davon goldne Berge versprachen, laboriren jetzt

an der Aufgabe, durch direkte Klassensteuern mit Exekution für Ausfälle von minimen Beträgen das aufzubringen, was bei der Mahl- und Schlachtsteuer mit Leichtigkeit getragen wurde. Gleichwohl sind Brot und Fleisch nicht um ein Haar wohlfeiler geworden; und dabei sind die Preise auf dem Lande im Einkauf nicht theurer wie früher. Ich frage also, wo bleibt der Ausfall, der dabei eintritt? Ich habe den Eindruck, daß der Arme unter dem Regime der indirekten Steuern sich wohler befand, und bin für eine Erhöhung der Zölle und Steuern auf nicht absolut nothwendige, auf entbehrliche Artikel, Taback in erster Linie, Bier — ich will nicht wieder die Kritik herausrufen, indem ich die einzelnen Objekte der Reihe nach aufzähle. Ich habe den Vorwurf des Dilettantismus oft genug hören müssen; wenn aber der Dilettant nicht an dergleichen arbeitet, die Fachmänner thun es nicht; diese gehen ungern aus dem Geleise heraus, an das sie einmal gewöhnt sind, sie müssen also die Hülfe des Dilettanten in dieser Richtung schon annehmen, der sich hinter den Wagen stellt und schiebt wie er kann.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob es zweckmäßig gewesen wäre, als Ersatz für einen Theil der Matrikularumlagen eine Tabacksteuer, die auf den anschlagsmäßigen Ertrag von vielleicht 22 Millionen sich bezifferte, vorzulegen. Die Sache hat ihr Für und Wider gehabt. Ich räume offen ein, daß ich mich dawider erklärt habe und lieber die Unannehmlichkeit zu hoher Matrikularumlagen ein Jahr hindurch tragen, als die Steuerreform dadurch schädigen will, daß man einen der besten und wesentlichsten Artikel, von dessen Schwimmkraft ich erwarte, daß er andere mittragen werde, vorwegnimmt, und für ihn ein Provisorium einführte."*)

13. März 1877. **Reichstagsrede, betr. die Berechtigung eines preußischen Handelsministeriums, inkongruente Zusammensetzung desselben. Theilung des preußischen Finanzministeriums. Nähere Verbindung der Reichs- mit der preußischen Finanzverwaltung. Abtrennung der Verwaltung der Domänen, Forsten etc. vom Finanzministerium.**

„Es giebt vor dem Forum des Reichs keinen preußischen Handel, keinen braunschweigischen, keinen weimarischen und keinen sächsischen. Gerade der Handel ist etwas, was von der ganzen Nation in Gemeinschaft getrieben wird oder gar nicht.

Ich bin der Meinung, daß das preußische Handelsministerium an

*) Folgt noch der Wunsch Bismarcks nach einer lebhafteren Unterstützung des Reformwerks von Seiten der einzelnen Bundesregierungen und eine Widerlegung der Annahme, daß durch die Kreirung von Reichsministerien bezw. eines verantwortlichen Reichsfinanzministers etwas gewonnen sein würde.

und für sich inkongruent zusammengesetzt ist. Es ist ganz unmöglich, daß ein und derselbe Minister die technischen Fragen des Bergbaus und der Fabrikation und die des Handels und des Verkehrs, die gewissermaßen mit dem Auswärtigen Amt, mit der handelspolitischen Abtheilung des Auswärtigen Amts in nächster Verwandtschaft stehen, in einer Person so beherrscht, wie es zu wünschen ist.

Es ist außerdem unnatürlich, daß der Handel, der mit dem Auslande in Beziehung steht, in dem größten Partikularstaate, in dem Staate, dessen König zugleich der Deutsche Kaiser ist, eine besondere Vertretung hat. Also in dem Ideal, in dessen Interesse ich kritisire, müßte das preußische Handelsministerium aufgelöst werden.

Ich halte es ferner nicht für richtig und nicht für psychologisch zweckmäßig, daß der steuerauflegende Minister allein der Finanzminister sei. Es wird das immer die nothwendige Folge haben, daß die Steuern mehr vom Gesichtspunkt der Fiskalität und des hohen Ertrags, als aus dem Gesichtspunkt der bequemen Tragbarkeit für Handel und Verkehr behandelt werden. Die Steuerauflegung darf nicht wesentlich ein Attribut des Finanzministers sein, obwohl er den Ertrag davon hat, sie sollte vielmehr nicht ohne Mitwirkung und mit vorwiegender Berücksichtigung der einzelnen Gewerbe gemacht werden. Wer die Steuern auflegt, dem darf der höchst herauszudrückende Ertrag nicht in erster Linie stehen, und deshalb glaube ich, daß das Finanzministerium in ein steuerauflegendes und in ein budgetverwaltendes getheilt werden sollte, welch' letzteres die Vertheilung unter den verschiedenen Kompetenzen und das Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen zu balanziren hat.

Ich bin endlich der Ansicht, daß das preußische Staatseigenthum, ich meine die Domänen, Forsten, Bergbau, Fabriken und Alles, womit der Staat gewissermaßen als Gutsbesitzer belastet ist, aus der eigentlichen Steuer- und Finanzgesetzgebung ausscheiden sollten, und daß alsdann der noch übrig bleibende Stamm des Finanzministeriums in ein sehr viel näheres Verhältniß zu den Reichsfinanzen zu treten habe, so daß auch auf diesem Gebiete die beiden großen Körper sich gegenseitig zu durchdringen hätten." *)

14. März 1877. Der Kanzler erwähnt im Reichstag seine Bestrebungen in Bezug auf die Untersuchung des Trinkwassers der großen Städte und die Verfälschung allgemein verbreiteter Nahrungsmittel und Getränke, und konstatirt das überraschende Ergebniß der durch das Gesundheitsamt veranlaßten Untersuchungen von Wein und Bier. Hinweis auf den Werth dieser Untersuchungen für die Gesetzgebung in Bezug auf die Besteuerung der Getränke und Nahrungsmittel. **)

*) Wegen der weiteren Verfolgung der hier ausgesprochenen Pläne vgl. unten 21. Dezember 1877, 23. und 27. März 1878.

**) Es genügt hier, zu verweisen auf die Bemerkungen Bismarcks in derselben

Mitte März 1877. Ankündigungen eines Systemwechsels Bismarcks in der Wirthschaftspolitik durch die Presse.*)

29. März 1877. Bismarck theilt am grünen Donnerstag bei einer vertraulichen Berathung der Minister — bei der nur v. Stosch fehlte — den Entschluß seines Rücktritts mit. Für den Fall der Ablehnung des Rücktrittsgesuchs durch den Kaiser erwägt er mit den Ministern die Art seiner Stellvertretung. Dabei betont er die Nothwendigkeit sich über die während seiner Abwesenheit einzuschlagende Politik ins Einvernehmen zu setzen. Wenn auch in volkswirthschaftlicher Hinsicht kein Systemwechsel eintrete, so werde es doch nöthig sein, auf die bestehenden praktischen Verhältnisse mehr als bisher Rücksicht zu nehmen.**) Camphausen spricht die Bereitwilligkeit aus, in diesem Sinne die Stellvertretung zu übernehmen.

7. April 1877. Die Post veröffentlicht folgenden, aus der Wilhelmstraße ihr zugegangenen Artikel: „Fürst Bismarck trägt in seinem Haupt durchdachte und in großem Zusammenhange entworfene Reformpläne auf verschiedenen Gebieten der inneren Einrichtungen. Wir nennen als solche Gebiete die sozialpolitische Gesetzgebung, das Steuersystem im Reich wie in den Einzelstaaten, die Eisenbahnfrage. Der Fürst glaubt, daß, wenn die auf diesen Gebieten unerläßlichen Reformen nicht in dem von ihm gefaßten großen Sinne baldigst in Angriff genommen und durchgeführt werden, Mißstände und Gefahren unseres Volkslebens eintreten müssen, für welche er die Verantwortung nicht ablehnen könnte und möchte. Es liegt also eine Aufgabe vor, welche der Fürst als durchaus unerläßlich ansieht, für deren glückliche und schnelle Lösung er jedoch

---

Sitzung des Reichstags über die Herstellung einer Morbilitäts- und Mortalitätsstatistik, über die zu großen Anforderungen an die Statistik, und über die Priorität einer Untersuchung der Reinheit der Nahrungsmittel und Getränke vor jener der Verunreinigung der Flußbette durch Fabrikabgänge.

*) In einem Rückblick auf die Reichstagsverhandlungen schrieb der Berliner Börsencourir: „Der Reichskanzler hat in wirthschaftlicher Beziehung den Manchesterleuten freien Spielraum gelassen, er hat Männer wie Camphausen und Delbrück an die Spitze der Geschäfte berufen, er hat Michaëlis zum vortragenden Rath im Reichskanzler-Amt befördert und hat den Gesetzen, die diese Fachleute in Gemeinschaft mit der Mehrheit der Volksvertretungen vom Land und Reich inaugurirt haben, seine Zustimmung gegeben. Aber die Erfahrung hat ihm gezeigt, daß die Hoffnungen und Erwartungen, die er gehegt, sich nicht erfüllt haben, er hat mit dem ganzen Lande (soweit dasselbe nicht von der Zinne der Partei oder von der hohen Warte des Prinzips aus urtheilt) einsehen lernen, daß die starre Durchführung einseitiger Prinzipien ernstliche und schwere Gefahren für unser wirthschaftliches und finanzielles Leben im Gefolge hat und erscheint geneigt, in dieser Richtung einer Revision der Gesetzgebung Vorschub zu leisten. Das ist nicht tadelnswerth, sondern im Gegentheil der Anerkennung all Derer sicher, die nicht den freien Blick für das praktische Leben in der einseitigen Thätigkeit eines berufsmäßigen Parlamentariers, eines enragirten Parteimanns oder eines Fanatikers der Idee verloren haben."

**) Die Kanzlerkrisis war keineswegs ausschließlich auf wirthschaftliche Differenzen zurückzuführen. Man vgl. darüber die Artikel der damals über die Vorgänge im Reichskanzler-Palais gut unterrichteten Post in den Nummern 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 und 125 vom 5., 6., 7., 8., 10., 11., 12., 13., 17. April und 25. Mai 1877. Daß aber die bisherige Art und Weise der Behandlung dieser Fragen auf den Entschluß Bismarcks mitwirkte, ist sicher.

weder seine alleinigen Kräfte, noch die Ergänzung durch die ihm jetzt zur Seite stehenden Kräfte für zureichend hält. Die nothwendigen Reformen stückweise, unter Mißverständnissen und Aergernissen aller Art, vielleicht ohne genügenden Enderfolg im Ganzen, erkämpfen zu müssen: das ist die Aussicht, welche den Fürsten zur Einreichung seiner Entlassung bewogen hat. Ganz anders wäre die Lage, wenn der Fürst entweder Helfer zur Seite hätte, die auf seine Intentionen in den gedachten Beziehungen völlig, willig und wirksam eingingen, oder aber, wenn eine Mehrheit des Reichstags sich bilden könnte, welche für dieselben Intentionen mit geschlossener Kraft ohne Schwanken eintretend, die Leiter der betreffenden Dienstzweige von ihren Skrupeln befreien und dieselben zu einem schnellen Gang der Reformarbeit in die nach der Ueberzeugung des Fürsten richtige Bahn drängen würde.“*)

10. April 1877. Abschluß der Kanzlerkrisis durch die Beurlaubung Bismarcks an Stelle des erbetenen Abschieds.“*)

*) Aus diesem, demnächst auch bei Gelegenheit der Reichstagsverhandlungen erwähnten Artikel glaubte das Berliner Tageblatt entnehmen zu sollen, daß die Helfer, welche dem Reichskanzler in diesem Augenblick zur Seite standen, nicht „völlig, willig und wirksam“ auf seine Intentionen eingehen mögen, ein Vorwurf, der sich in gleicher Weise gegen seine Kollegen im preußischen Ministerrath, als gegen die nationalen Parteien im Reichstag wende. In beiden Sphären — so fuhr das Blatt fort — vermißt mithin der Reichskanzler jene verständnißinnige Hülfsbereitschaft für die von ihm zunächst in sozialpolitischer und wirthschaftlicher Beziehung gepflegten Reformideen, welche allein im Stande wären, das Manko an Kraft zu decken, über welches er sich, ob seiner geschwächten Gesundheit, zu beklagen hat. Wir vermögen in diesem Stoßseufzer des großen Staatsmanns nur eine Variation jener alten Klage zu erkennen, die er schon seit manchem Jahr über die Organisation unseres preußischen Ministeriums auf dem Herzen hat. Das Kollegial-Verhältniß, welches dem genial Angelegten jede freie und kühne Initiative ungemein erschwert und den geistig hervorragenden Mann mit verantwortlich erscheinen läßt für die Unterlassungssünden — denn um diese handelt es sich vornehmlich — seiner Kollegen, drückt ihn heute, wie in den Tagen, da Graf Roon auf kurze Zeit das Ministerpräsidium geführt, mit peinvoller Last. Dagegen empört sich seine innerste Seele. Er fühlt sich umgeben von „unproduktiven“ Naturen. Während es in seinem Innern glüht und fluthet von ungeborenen Ideen, von Reformplänen, die ans Tageslicht wollen, ist kein einflußreicher und ergebener Faktor dienstwillig in der Nähe, welcher in der politischen Wochenstube, um es mit einem trivialen Wort zu bezeichnen, Hebammendienste zu leisten bereit wäre. Fürst Bismarck ist in jenen nationalökonomischen und sozialen Disziplinen, welche er jetzt im Sturmschritt nach seinem Bilde zu formen gewillt scheint, wenig mehr als ein Dilettant. Allerdings, so sehr oder so wenig man mit seinen Ideen übereinstimmen mag, ein genialer Dilettant. Solche genial angelegte Dilettanten arbeiten nothwendig nicht in regelmäßigem Bureauschritt an der endgiltigen Ausschürfung der einmal angeregten Probleme; das überlassen sie den normal beanlagten Fachmännern, wenn diese „willig“ sind. Dergleichen geniale Naturen gehen stoßweise vor und bedürfen einer Umgebung, welche den einmal empfangenen Stoß weitergiebt und fortpflanzt, ohne daß man jeden Augenblick in den Fall kommt zu konstatiren, daß die ertheilte Anregung im Sande stecken geblieben ist.“

**) Der Reichskanzler erklärte sich bereit, während des Urlaubs den Zusammenhang mit der Leitung der Reichsgeschäfte nicht absolut aufgeben, vielmehr dem Kaiser auf Verlangen mit seinem Rath zur Seite stehen und die verfassungsmäßige Gegenzeichnung der Kaiserlichen Anordnungen, insoweit erforderlich, übernehmen zu wollen. Die Ver-

18. April 1877. Schreiben des Reichskanzlers (in Vertr. Hofmann) an den Reichstag wegen Wiedereinbringung des Gesetzentwurfs, betr. die Erhebung von Ausgleichungsabgaben.

23. April 1877. Der Staatsminister Hofmann erklärt im Reichstag, es bestehe bezüglich des vorstehenden Gesetzentwurfs durchaus keine Meinungsverschiedenheit im preußischen Staatsministerium;*) „auch der Herr Reichskanzler war vollkommen damit einverstanden. Der Herr Abgeordnete Windhorst hat noch weiter an mich die Frage gerichtet,**) was es wohl mit den Konzeptionen des Fürsten Bismarck für eine Bewandtniß habe, von denen eine hiesige Zeitung***) gesprochen. Ich könnte es mir leicht machen, wenn ich dem Abgeordneten Windthorst erwiderte, daß, wenn er über eine Zeitungsnachricht nähere Auskunft haben will, er sich doch an die Redaktion dieser Zeitung wenden möge, denn es ist meine Aufgabe nicht, Zeitungen hier zu vertreten. Ich würde dem Abgeordneten Windthorst auch sehr gerne gefällig sein und mich nicht auf diesen formalen Standpunkt zurückziehen, allein er hat wohl selbst nicht erwartet, daß ich ihm wirklich über die Konzeptionen des Fürsten Bismarck Mittheilung machen werde. Wenn der Abgeordnete Windthorst sich die Mühe giebt, sich die Reden ins Gedächtniß zurückzurufen, die der Fürst Bismarck hier über seine Pläne in Beziehung auf die Steuerreform gehalten, so würde er sich daraus vollständig informiren können. Ich glaube, wir müssen warten, bis die Pläne, die der Herr Reichskanzler in Beziehung

---

tretung Bismarcks in allen übrigen Beziehungen war für die inneren Reichsangelegenheiten dem Präsidenten des Reichskanzler-Amts, für die auswärtigen Angelegenheiten dem Staatssekretär des Auswärtigen Amts, die Vertretung in der preußischen Verwaltung dem Vizepräsidenten des Staatsministeriums übertragen worden.

*) Zweifel hierüber konnten deshalb entstehen, weil die Vorlage im Reichstag anfänglich ausschließlich von den preußischen Bevollmächten im Bundesrath, den Ministern Camphausen und Achenbach, nicht auch durch den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, den Staatsminister Hofmann vertheidigt wurde. Die erstgenannten Staatsmänner erklärten übrigens wiederholt, daß es sich bei der Vorlage keineswegs um eine Umkehr unserer Zollpolitik zum Schutzzoll handle.

**) Dr. Windthorst hatte bemerkt: „Kein Mensch weiß, wohin die Reise gehen soll. Fürst Bismarck hat in den Diskussionen, die ich nur aus der Lektüre und nicht vom Hören kenne, allerlei neue Gedanken über Zollpolitik und Finanzwirthschaft kundgegeben. Es ist nachher in der offiziösen Presse dieses Thema weiter behandelt. Das bestorientirte Organ, d. h. in jetziger Zeit, die Post hat uns erzählt, daß der Fürst Bismarck mit großen neuen Konzeptionen in Bezug auf das Finanz-, Gewerbe- und Zollwesen beschäftigt sei, während wir hier von den Herren Ministern Camphausen und Achenbach gehört haben, daß es auf dem alten Wege fortgehen solle. Wem soll nun die Industrie glauben? Glaubt sie den Ministern Camphausen und Achenbach, so muß sie ihre Kalküle nach den Prinzipien der Handelsfreiheit machen; glaubt sie den Aeußerungen des Fürsten Bismarck und der bezeichneten Organe, die ihm dienen, dann muß sie schon jetzt Rücksicht darauf nehmen, daß später, vielleicht in der nächsten Session, wir in das volle Schutzsystem übergehen. Das ist für die Industrie ein höchst bedenklicher Zustand, und ich bin der Meinung, daß wir von dem Vertreter des Reichskanzlers, von dem Herrn Minister Hofmann uns ausbitten müssen, daß er klar und bestimmt sagt, welche Konzeptionen der Fürst Reichskanzler hat, und in welcher Art in der nächsten Zukunft die Zollpolitik Deutschlands geführt werden soll."

***) Gemeint ist der oben S. 123 abgedruckte Artikel der Post.

auf die Reform des Zoll- und Steuerwesens hat, solche Gestalt angenommen haben, daß sie zur Vorlage reif und damit diskutirbar sind."

Wiederholte Ablehnung der Vorlage im Reichstag.*)

Anfangs Juni 1877. Schreiben des Reichskanzlers (in Vertr. Hofmann) an den Bundesrath wegen Vorlage eines Gesetzentwurfs auf Abänderung und Ergänzung des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870.**)

Unerledigt geblieben.

September 1877, Salzburg. Besprechung zwischen Bismarck und dem Grafen Andrassy über die schwebenden deutsch-österreichischen Handelsvertrags-Verhandlungen.***)

*) Mit Beziehung auf diese Abstimmung schrieb die Nordd. Allgem. Ztg. (29. April 1877 Nr. 99): „Unsere Manchesterschule verliert selbstverständlich keinen Augenblick, um aus dieser Abstimmung eine entscheidende Niederlage der „Schutzzöllner" und einen glänzenden Sieg der Freihändler und der wirthschaftlichen Anschauungen der Regierung zu konstatiren. Das letztere kann angesichts der dringenden Befürwortung der Vorlage durch die sämmtlichen, hierzu berufenen Vertreter der Regierung augenscheinlich nur ironisch gemeint sein, was aber die Stellung der Parteien zu der Vorlage anbetrifft, so weist die Abstimmungsliste nach, daß nicht blos die Freihändler gegen die Vorlage gestimmt haben, und die kurze, aber inhaltreiche Rede des Grafen Udo Stolberg vermittelt auch volles Verständniß für die Thatsache, daß aus den entgegengesetzten wirthschaftlichen Lagern des Hauses sich Stimmen gegen die Vorlage vereinigt haben."

**) Nach der Idee des Entwurfs sollte die Grundlage für die Erwerbung des Unterstützungswohnsitzes dahin festgestellt werden, daß derjenige, welcher innerhalb eines Ortsarmenverbandes nach zurückgelegtem einundzwanzigsten Lebensjahr ein Jahr lang ununterbrochen seinen gewöhnlichen Aufenthalt gehabt hat, dadurch in demselben den Unterstützungswohnsitz erwirkte. In Würdigung der allgemeinen Lage darf man annehmen, daß auch der obenerwähnte Gesetzesvorschlag von dem Staatsminister Hofmann nur mit ausdrücklicher Genehmigung Bismarcks an den Bundesrath gelangte.

September 1877. Es verlautete, daß die auf die Revision der Gewerbeordnung bezüglichen Arbeiten auf Bismarcks Wunsch bis zu dessen Rückkehr nach Berlin vertagt wurden, weil er selbst die ganze Frage in die Hand nehmen und nach seinen Intensionen zum Austrag bringen wollte.

***) Als Andrassy Bismarck anging, den deutschen Unterhändlern solche Instruktionen zu ertheilen, welche ein rasches Zustandekommen des Vertrags ermöglichen würden, antwortete Bismarck: „Sie wenden sich da an die schlechte Adresse; Alles, was ich für Sie thun kann, ist, meine Meinung über den Handelsvertrag zu verschweigen." 24. Oktober 1877. Scheitern der deutsch-österreichischen Handelsvertrags-Verhandlungen. Die deutschen Bevollmächtigten verlassen Wien. — Es fehlte insbesondere in Oesterreich nicht an Stimmen, die da meinten, das Scheitern der Verhandlungen sei Bismarck im Grunde nicht unerwünscht gewesen, da seine wirthschaftlichen Pläne auf eine autonome Entwickelung der deutschen Staats- und Volkswirthschaft hinzielten, wobei einige schutzzöllnerische Rücksichten unterlaufen müßten. Die Magdeburg. Ztg. erklärte mit Bezug hierauf, daß sich in Deutschland Niemand von den in den Wienern Blättern befindlichen Andeutungen über mysteriöse Pläne, welche Bismarck mit sich herumtragen solle, schrecken lasse. Habe er der Nation etwas Nöthiges und Nützliches vorzuschlagen, so werde er es gerade herausjagen und brauche dazu nicht den Umweg über Wien und Pest zu machen. Trüge er sich aber mit Plänen, die nichts Nöthiges und nichts Nütz-

15.—21. Dezember 1877, Varzin. Schriftliche Verhandlungen mit dem Minister Camphausen in Betreff einer aktiven Mitwirkung desselben bei Verwirklichung der Pläne Bismarcks in Bezug auf die Steuerreform, das Reichseisenbahn-Projekt, die Fertigstellung der im militärischen Interesse erforderlichen Eisenbahnen und die Schaffung eines besonderen Eisenbahnministeriums; Erzielung eines Einverständnisses mit Camphausen.*)

27. Dezember 1877, Varzin. Telegraphische Weisung an den Finanzminister Camphausen,**) er möge seine***) Finanz-Gesetzentwürfe, darunter auch den über Einführung oder wenigstens direkte Vorbereitung der Einführung des Tabackmonopols, schleunigst fertig stellen, damit sie alsbald dem Bundesrath vorgelegt werden könnten.

13. Januar 1878. Die Nordd. Allgemeine Ztg. (Nr. 11) veröffentlichte die an Bismarck gerichtete Eingabe des Kommerzienraths Merkel in Elberfeld, betr. die Errichtung eines volkswirthschaftlichen Senats, und bespricht den Gedanken wiederholt in sympathischer Weise. (Vgl. Nr. 101 vom 29. Februar 1880.)

6. Februar 1878, Varzin. Schreiben an den Reichstag wegen Vorlage des Gesetzes über den Spielkartenstempel.

. Gesetz vom 3. Juli 1878, R.G.Bl. S. 133.

---

liches enthielten — nun, so würden ihm alle Umwege eben so wenig wie die offene Darlegung solcher Pläne etwas helfen, um die öffentliche Meinung und die Zustimmung des Reichstags zu gewinnen. Ohne diese Zustimmung aber sei er machtlos. Daran reihten sich allerlei weitere nörgelnde, in diesem Blatte ganz ungewohnte Bemerkungen. In der diplomatischen Kunst sei Bismarck groß, in allen Fragen der inneren Politik aber stehe die Nation (!) ihm kühl und mißtrauisch gegenüber; dieselbe wünsche, daß der Kanzler sich auf die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten zurückziehen möchte. Der „bramarbasirende" Ton des um die Freihandelspolitik besorgten Blattes fiel sehr auf, fand aber bald Nachfolge.

*) Vgl. oben S. 103 u. 107. Wegen Ausführung der Camphausenschen Zusage s. die unterm 6., 9. und 10. Februar 1878 mitgetheilten Steuervorlagen.

**) Für den Fall, daß Camphausen eine ablehnende Haltung einnahm, hatte sich Bismarck um einen Ersatz für denselben umgesehen, und zwar verhandelte er zu derselben Zeit (Dezember 1877) mit Herrn von Bennigsen wegen dessen Eintritts in die Regierung. Diese Verhandlungen zogen sich bis in den Februar 1878 hinaus; sie konnten aber, nachdem Camphausen am 24. Dezember 1877 sich dem Kanzler ganz zur Verfügung gestellt hatte, nur den Rückzug des Letzteren decken, oder Pläne einer ferneren Zukunft vorbereiten. An dem Tabackmonopol waren die Varziner Verhandlungen nicht gescheitert, wohl aber hatte Herr von Bennigsen die Forderung gestellt, neben ihm müßten noch einige andere angesehene Nationalliberale in die Regierung eintreten, da er andernfalls eine ersprießliche Wirksamkeit sich nicht versprechen konnte.

***) 1. Januar 1878. Die mit der Wilhelmstraße in Beziehungen stehende Politische Correspondenz schrieb in einem Artikel über das nahe Ende der deutschen Kanzlerkrisis: „In dem Programm, für welches eine Verständigung anzustreben ist, nehmen die wirthschaftlichen Fragen selbstredend einen hervorragenden Platz ein. Der Reichskanzler steht auf dem Standpunkte, daß alle Zoll- und Steuerfragen in erster Linie nach den Bedürfnissen und Interessen des Staates zu regeln sind, der über Allen stehend, als Repräsentant des Gesammtinteresses Aller, die Bedürfnisse und Gegensätze der einzelnen Interessengruppen vermittelt und ausgleicht. Derartige Dinge sollen fortan nur nach der Maßgabe des realen Staatsinteresses, im Hinblick auf die Gesammtheit der staatlichen Aufgaben und ihrer Erfordernisse gehandhabt werden."

9. Februar 1878, Varzin. Schreiben an den Reichstag, betr. den Gesetzentwurf über die Besteuerung des Tabacks*) (vgl. 22. Februar 1878).

10. Februar 1878, Varzin. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung des Gesetzentwurfs, betr. die Erhebung von Reichsstempelabgaben.**)

Unerledigt geblieben.

Februar 1878. Schreiben an den Bundesrath wegen Einbringung des Antrags Preußens, betr. die Veranstaltung einer Untersuchung über die Lage der deutschen Eisenindustrie.***)

---

*) In den Motiven war bemerkt, es könne nur die Einführung des Tabackmonopols, wie es in Oesterreich, Frankreich und Italien besteht, oder die Einführung einer Fabrikat- und Verkaufssteuer unter Beibehaltung eines erhöhten Eingangszolls — der in Rußland und Amerika geltenden Besteuerungsform entsprechend — in Frage kommen. „Von diesen beiden Systemen würde dem ersteren, dem Tabackmonopol, mit Rücksicht auf die geographische Lage, sowie auf die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse Deutschlands der Vorzug zu geben sein. Der Einführung des Tabackmonopols stehen jedoch nach verschiedenen Richtungen hin sehr große Schwierigkeiten entgegen, deren Beseitigung umfassende Vorbereitungen erheischt und jedenfalls für die nächste Zeit nicht in Aussicht genommen werden kann. Um schon jetzt einen höheren Ertrag der Tabackbesteuerung zu erzielen, bleibt deshalb nur übrig, das bisher geltende System — Produktionsbesteuerung des inländischen und Zollerhebung vom ausländischen Taback — beizubehalten und innerhalb desselben zu einer Erhöhung der Einheitssätze überzugehen."

**) Der Entwurf regelte die Stempelabgaben von in- und ausländischen Aktien und Werthpapieren, von Lombarddarlehen, von Schlußnoten und Rechnungen und von Lotterieloosen. Die Abgabe sollte den Handelsverkehr mit beweglichen Gegenständen, namentlich Börsenwerthen zu einer und zwar sehr mäßigen Besteuerung heranziehen, und dadurch die Begünstigung, welche dieser Verkehr in der Konkurrenz auf dem Kapitalmarkte durch die faktische Steuerfreiheit gegenüber dem Grundbesitz und seinem Kreditbedürfniß genoß, ausgleichen. Der Gesammtertrag der im Entwurfe vorgeschlagenen Steuern war auf 11 Millionen Mark geschätzt (Börsensteuer $5\frac{1}{2}$ Millionen, Einnahme aus der Besteuerung der Lotterieloose ca. 6 Millionen).

***) Der noch unter Camphausen eingebrachte Antrag Preußens, welcher als erster Vorläufer der Wirthschaftsreform bezeichnet werden kann, lautet: „Der in der letzten Session des Reichstags gestellte und von zahlreichen Mitgliedern unterstützte Antrag, die Reichsregierung zu ersuchen: 1. Kommissarisch die Produktions- und Absatzverhältnisse der deutschen Industrie und Landwirthschaft untersuchen zu lassen; 2. vor Beendigung dieser Untersuchung und Feststellung der sich aus derselben ergebenden Resultate Handelsverträge nicht abzuschließen — konnte in der Verhandlung, welche darüber im Reichstag stattfand, von Seiten der verbündeten Regierungen ein Entgegenkommen schon aus dem Grunde nicht finden, weil zu jener Zeit die Negotiationen über Erneuerung des Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich-Ungarn bereits begonnen hatten. Abgesehen von dieser Rücksicht, wurden zugleich gegen das Verlangen einer General-Enquete im Sinne des Antrags innere sachliche Gründe geltend gemacht, insbesondere hervorgehoben: die großen Schwierigkeiten, welche mit einer so allgemeinen Untersuchung aller Produktions- und Absatzverhältnisse verbunden sind, die jahrelange Dauer, welche sie in Anspruch nehmen würde, die deßungeachtet voraussichtlich bleibende Unsicherheit ihrer Ergebnisse, die tiefgreifende Beunruhigung, welche Handel und Industrie durch die während der Ausführung der Enquete zu erwartenden Agitationen erleiden würden.

22. Februar 1878. Reichstagrede, betr. das Ziel der Steuerreform: Die Verminderung der indirekten Steuern. Die höhere

Andererseits war jedoch nicht verkannt, daß je nach dem Verlauf der Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn eine Enquete über bestimmte Spezialfragen zweckmäßig erscheinen könne. Mit Rücksicht auf die abgegebenen Erklärungen wurde der Antrag zurückgezogen. Das in demselben zum Ausdruck gekommene Verlangen ist seitdem aus den Kreisen der Industrie erneuert und von einer großen Zahl der deutschen Handels- und Gewerbekammern, sowie von dem Ausschuß des deutschen Handelstags unterstützt worden. Die Königlich preußische Regierung glaubt dem gegenüber auch jetzt die angedeuteten Bedenken aufrecht erhalten und sich gegen die Vornahme einer alle Zweige der Industrie umfassenden General-Enquete aussprechen zu sollen, indem sie der Ansicht ist, daß der dadurch bedingte Aufwand an Zeit und Kräften mit dem zu erwartenden praktischen Ergebniß nicht im richtigsten Verhältniß stehen, die Allgemeinheit der Zielpunkte aber auf die wünschenswerthe baldige Abhülfe in solchen Fragen, in welchen das Bedürfniß einer Besserung des bestehenden Zolltarifs auch ohne die Vermittelung eines so umständlichen Apparats festgestellt werden kann, zum Nachtheil der betheiligten Interessen ungünstig einwirken werde. Solche Spezialfragen sind nicht von so entscheidender Natur, daß es geboten erscheinen könnte, bei der weiteren Erörterung die gewöhnlichen administrativen Formen, welche eine Zuziehung von Fachmännern und Industriellen keineswegs ausschließen, zu verlassen. Die Königlich preußische Regierung meint aber andererseits, daß nach einer bestimmten Richtung hin dem Verlangen die Berechtigung nicht fehle. Es bezieht sich dies auf die Eisenindustrie. Bezüglich der letzteren sind die neuesten eingreifenden Veränderungen des Zolltarifs eingetreten, welche zur Zeit des größten Aufschwungs angeregt und beschlossen, aber zur vollen Wirksamkeit erst nach Ablauf eines längeren Zeitraums gelangt sind, während dessen die Bedingungen des Marktes eine wesentliche Veränderung erhalten haben. Wenn behauptet wird, daß die Schwierigkeiten, mit welchen die deutsche Industrie zur Zeit zu kämpfen hat, durch zollgesetzliche Maßregeln, wenn nicht hervorgerufen, doch wesentlich verschärft seien, und daß es zu einer dauernden Wiederbelebung und fortschreitenden Entwickelung nothwendig sei, in jener Beziehung wiederum Wandel zu schaffen, so liegt wenigstens bezüglich der Eisenindustrie ein zeitliches Zusammentreffen der Nothlage mit umfassenden Zollbefreiungen vor. Ob ein innerer Zusammenhang zwischen beiden Erscheinungen besteht und ob die Wiedereinführung von Zöllen das geeignete Mittel ist, der leidenden Industrie eine wirksame Erleichterung zu verschaffen, wird zwar von anderer Seite unter Hinweis auf die Ergebnisse der Handelsstatistik für 1877, welche in wichtigen Artikeln der Eisenbranche einen gegen früher nicht verringerten Ueberschuß der Ausfuhr über die Einfuhr erkennen lassen, bezweifelt. Es ist jedoch, zumal bei den Bedenken, welche einer unmittelbaren Verwendung der von der Statistik dargebotenen Ziffern entgegenstehen, ohne eine erschöpfende Untersuchung nicht wohl möglich, zu einem sichern Urtheil über die Bedeutung dieser Thatsache und zu einer zutreffenden Würdigung der ihr gegenüber von Seiten der Industrie aufrecht erhaltenen Versicherung zu gelangen, daß die Konkurrenz nach Eintritt der Zollfreiheit auf dem einheimischen wie auf dem Weltmarkte nur durch Herabdrückung der Preise auf oder unter dem Betrage der Produktionskosten behauptet werden könne." Folgen Bemerkungen über die Modalität der zu veranstaltenden Enquete. Bekanntlich reihte sich daran bald noch eine Enquete über die Baumwollen- und Leinenindustrie. Anfangs Oktober 1878 legte Bismarck dem Bundesrath auch das Programm für die Untersuchung über die Lage der Eisenindustrie mit Fragebogen und 19 statistischen Uebersichten vor.

Besteuerung des Tabacks ein Durchgangspunkt zum Tabackmonopol. Die amerikanische Besteuerungsart des Tabacks. Die Vortheile des Monopols.*)

„Wir sind meiner Ueberzeugung nach in der Entwicklung unseres Steuersystems, namentlich mit Hinblick auf dessen Rückwirkung auf unsere wirthschaftlichen Verhältnisse, hinter allen großen europäischen Staaten zurückgeblieben und haben einen beträchtlichen Weg nachzuholen auf dem Gebiet und zu ermitteln, wie die Lasten, welche das Ergebniß der großen Bedürfnisse des Reichs sind, am leichtesten getragen werden, jedenfalls leichter als bisher. Ich behaupte, daß in diesem Augenblick jede 100 Millionen Mark, die in England und Frankreich aufkommen, mit weniger Druck der Bevölkerung aufkommen als bei uns.

Sie wissen von mir, daß ich ein Gegner der direkten, ein Freund der indirekten Steuern bin, daß ich auf diesem Gebiet eine umfassende Reform anstrebe, die das Reich aus arm, was es jetzt ist, wirklich reich macht. Mein Ideal ist nicht ein Reich, was vor den Thüren der Einzelstaaten seine Matrikularbeiträge einsammeln muß, sondern ein Reich, welches, da es die Hauptquelle guter Finanzen, die indirekten Steuern, unter Verschluß hält, an alle Partikularstaaten im Stande wäre herauszuzahlen; und ich bin überzeugt, daß wir auf dem Wege der Reform dahin gelangen können. In dem Streben nach dieser Reform habe ich mich mit meinen preußischen Kollegen und insbesondere mit dem Herrn Finanzminister dahin geeinigt, daß die Vorlage, betr. die Tabacksteuer,**) als ein Durchgangspunkt zu den höheren Einnahmen aus dem Taback, die ich erstrebe, dienen soll. Ich habe mich der besseren technischen Einsicht meiner Kollegen dahin gefügt, daß wir dem Ziel, dem ich zustrebe, von dem ich nicht weiß, ob ich es erreiche, ohne weiteres und plötzlich nicht näher treten können, daß wir eine vorbereitende Gesetzgebung haben müssen. Wenn die dem Reichstag jetzt unterbreitete, dieses Ziel verfolgende Vorlage außerdem verderbliche Wirkungen für den Tabacksbau hat, so ist dies nicht die Seite, die ich an ihr geschätzt habe. Wir wünschen nicht, die Leute, die wir später vielleicht zu entschädigen haben, zuerst zu ruiniren, damit die Entschädigung wohlfeiler wird. Dergleichen Abschlachtungen in der Hoffnung auf künftige Ersparnisse wären nicht landesväterlich.

Ich leugne nicht und halte es nach den Zweifeln, die ausgesprochen sind, ob Monopolisten in unserer Mitte sich befinden, nicht für überflüssig,

*) Eine gute Uebersicht der dieser Rede vorausgehenden Reichstagsverhandlungen giebt die Provinzial-Correspondenz vom 27. Februar 1878.

**) Vgl. oben S. 127.

offen zu bekennen, daß ich dem Monopol zustrebe,*) und daß ich in diesem Sinn die Vorlage als Durchgangspunkt annehme.

Um ihr die Stacheln zu nehmen, die man fürchtet, und dennoch die vorbereitende Wirkung zu lassen, wäre ja nur erforderlich, daß man die Steuersätze, die sie bringt, einstweilen ermäßige. Dies wäre für die Matrikularfrage sehr bedauerlich, aber für die weitere mir persönlich höher stehende Wirkung auf die Reform würde ich immer das Ergebniß noch mit Genugthuung und mit Freuden begrüßen, daß wir die vorbereitenden Arbeiten für das, was ich in der späteren Zeit zu erreichen hoffe, hiermit beginnen. Es hat hier ja im Vergleich mit dem Monopol hauptsächlich das amerikanische Steuersystem Vertheidiger gefunden; ich würde nichts dagegen haben, wenn durch irgend ein anderes Mittel der Art ein dem Ertrage des Monopols annähernder Ertrag aus Taback sich erreichen ließe. Ich bezweifle dies aber schon aus einem Grunde, der auf der Hand liegt; bei dem amerikanischen System fließt mancherlei nebenbei ab; es finden dort große Steuerdefraudationen statt, die bei einer dichteren Bevölkerung noch häufiger sein würden; schon ein einfaches Rechenexempel beweist, daß das amerikanische System das nicht liefern kann, was das Monopol gewährt. Worin besteht denn die verführerische Seite des Monopols? Darin, daß nach erfolgter Entschädigung der Finanzfiskus sich in Besitz der Vortheile setzen kann, die der Tabackshändler und Tabacksfabrikant von seinen Kunden nimmt, und daß diese Vortheile heutzutage so groß sind wie vielleicht in keiner anderen Branche, weil die Entscheidung über den Geschmack am Taback ja eine ziemlich willkürliche ist. Nehmen wir einen bestimmten Fall; man wird am klarsten, wenn man mit benannten Ziffern spricht. Vor etwa 20 oder 25 Jahren habe ich eine Cigarre geraucht, die in der Havanna 10 Friedrichsdor, 57 Thaler, das Tausend kostete. Ich bin durch Zufall in die Lage gekommen, dieselbe Cigarre an vier verschiedenen deutschen Handelsplätzen zu beziehen; ich habe sie in Deutschland

*) 2. März 1878. Abschwächung der Aeußerungen des Reichskanzlers zu Gunsten des Monopols durch folgenden Artikel im Reichsanzeiger: „In der Presse ist bei Besprechung der Zukunft der Reichssteuervorlagen von vielen Blättern den Aeußerungen des Reichskanzlers zu Gunsten des Tabackmonopols ein Gewicht zugeschrieben worden, welches dieselben thatsächlich nicht gehabt haben können. Der Reichskanzler hat zwar seine Ueberzeugung von der Zweckmäßigkeit des Monopols mit der Erwägung begründet, daß dasselbe den Konsumenten weniger belaste, als irgend eine Steuer von gleich hohem Betrage; in keiner Weise aber hat er die Absicht ausgesprochen, den Bestrebungen nach höheren Erträgen ohne Monopol entgegenzutreten, wenn letzteres nicht zur Annahme gelangen sollte. Es geht dies mit voller Bestimmtheit aus den wörtlichen Zitaten hervor, die wir nachstehend seiner Auslassung entnehmen." Vgl. auch die Nordd. Allg. Ztg. vom 30. April 1878 Nr. 101 (Bennigsen und Tabackmonopol) und die Prov.-Corresp. vom 26. Juni 1878 (Unentschiedenheit über die Besteuerungsform des Tabacks).

mit 90 und 120 Thalern das Tausend bezahlen müssen. Es war nach meiner Schätzung eine Cigarre, von der vielleicht in Brutto 7000 einen Zentner wiegen. Sie haben also hier einen Vortheil von 350 bis gegen 400 Thaler auf den Zentner, in den der Fiskus seinen Antheil einschieben kann. Nun ist ja sicher, daß bei den geringeren Qualitäten des Tabacks die Unterschiede nicht so ungeheure sind. Ich erläutere es der Deutlichkeit wegen nur an einem Beispiel, das ich erlebt habe. Nehmen Sie das amerikanische Prinzip, so werden der Händler und der Fabrikant natürlich das Bedürfniß haben, soviel sie können, ihren bisherigen Vortheil auch weiter zu beziehen, sie werden diesen Vortheil von ungefähr 100 Prozent, den sie ja nicht allein haben, sondern in den sich die Schiffahrt und alle Stadien, die die Cigarre bis zum Verkauf zu durchlaufen hat, theilen müssen, festzuhalten suchen; sie werden verhindern wollen, daß das, was der Fiskus an Steuern nimmt, zu diesen Kosten noch zugeschlagen wird, während das Monopol theoretisch — ich weiß nicht, ob Fiskus es thun würde, wenn es eingeführt würde — in der Lage ist, für einen geringeren Preis eine bessere Sorte Tabak zu liefern, als der Handel es in der Regel thut; der Fiskus braucht weniger zu nehmen und erhält seine Waare doch reichlich bezahlt. Anders liegt das Verhältniß, wenn die zweite Schätzung, die durch den Fabrikanten und den Tabackshändler, den Konsumenten auch noch in demselben Maße wie bisher trifft. Es erfolgt dann eine rein additionelle Belastung des Rauchers zu dem bisherigen Preise, während bei dem Monopol die Pfeife des armen Mannes, von der heute zu meiner Freude noch nicht die Rede gewesen ist, wohlfeiler sein kann.

Ich habe es für eine Pflicht der Offenheit gehalten, geradezu zu sagen, daß ich dem Monopol zustrebe, daß ich die Schädigung des Fiskus, die durch die frühzeitige Veröffentlichung eines solchen Bestrebens vielleicht möglich ist, meinerseits nicht fürchte, denn meine Stimme ist eine vereinzelte, und es ist sehr fraglich, ob je dieses mein Steuerideal sich realisiren wird."

Der Reichstag überwies die Vorlage der Budget-Kommission.*)

*) In Folge von Andeutungen über bestehende Gegensätze zwischen den Auffassungen des Reichskanzlers und des technischen Ministers erklärte Minister Camphausen, daß er bei seinem einleitenden Vortrag nur die gemeinschaftliche Stellung der verbündeten Regierungen darzulegen gehabt habe. Um darzuthun, daß seine persönliche Meinung mit der des Reichskanzlers übereinstimme, verlas er, im Einverständniß mit dem Reichskanzler, ein Schriftstück, das er am 17. Februar 1877 demselben vorgelegt hatte, woraus sich ergab, daß zwischen den Auffassungen desselben und denen des Kanzlers ein Unterschied nicht vorhanden sei. Bismarck gab hierauf der Hoffnung auf ein weiteres Zusammenwirken mit Camphausen Ausdruck, dessen Verdienste er gerne anerkannte.

23. Febr. 1878. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung der Gesetzentwürfe *)
a) betr. die Abänderung der Gewerbeordnung,
Gesetz vom 17. Juli 1878, R.G.Bl. S. 199;
b) betr. die Gewerbegerichte,
unerledigt geblieben.

25. Febr. 1878. **Reichstagsrede,** **) **betr. die nachtheiligen Wirkungen der Differentialtarife, Empfehlung von Kampfzöllen gegenüber Rußland.**

„Ich theile die Anschauungen über die nachtheiligen Wirkungen der Differentialtarife und das darin liegende Recht einer Gesetzgebung, die viel tiefer eingreift als die Zollgesetzgebung. Ich würdige diese Beschwerden, aber ich muß zu gleicher Zeit meine Machtlosigkeit bekennen, ihnen abzuhelfen.

Wenn ich aus der Praxis ein Beispiel anführen darf, welches niemand betrifft als mich selbst, und wobei ich deshalb keine mißliebige Kritik gegen irgend jemand anderen übe, so ist es folgendes. Die Differentialtarife, die innerhalb der dem Rhein parallel laufenden Linien stattfinden, erzeugen bei der Verwaltung der Eisenbahnen der Reichslande das Bedürfniß, ihrerseits auch mit Hülfe der belgischen Bahnen Differentialtarife einzurichten, die wieder eine, wie ich glaube, für beide Interessirte verderbliche Konkurrenz gegen die innere deutsche Linie herstellen. Ich habe mich deshalb bemüht, beide, soviel ich konnte, unter einen Hut zu bringen und zuletzt geglaubt, ich würde dies im Wege der durchgreifenden Verfügung können. Da ist mir aber von der einen Seite, die sich beschwert fühlte, entgegengehalten worden, der betreffende Beamte glaube die Verantwortlichkeit für die Resultate dieser Verfügung nicht übernehmen zu können und sei lieber bereit, auf seinen Posten zu verzichten, weil er den Fiskus, dem er angehöre, doch nicht auf diese Weise schädigen könne. Ich befinde mich also in der Lage, zwei konkurrirende Fisci zu vertreten, und obschon ich in Bezug auf den einen die ministerielle Entscheidung, in Bezug auf den andern aber als Ministerpräsident einen Einfluß habe, so kann ich doch in reinem Gewissen auch nicht zu der richtigen Stellung gelangen, von der aus ich dem einen Fiskus aufzugeben hätte, die Nachtheile die er durch die Konkurrenz

*) Dieselben bezweckten eine größere Sicherung der Betheiligten gegen die Verletzung der durch den Arbeitsvertrag eingegangenen Verpflichtungen, eine strengere Ordnung des Lehrverhältnisses, eine Regelung der Beschäftigung jugendlicher Arbeiter, welche den besonderen Verhältnissen der verschiedenen Industriezweige Rechnung trägt, endlich eine zweckmäßige Ausbildung der zur Erledigung der Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitern vorgesehenen Einrichtungen.

**) Zu Eingang derselben verbreitete sich Bismarck über das noch immer erwartete Reichseisenbahn-Gesetz und über die unbefriedigende geschäftliche Wirksamkeit des Reichs-Eisenbahn-Amts.

des andern erleidet, in Ruhe zu tragen. Ich habe deshalb, so abgeneigt ich einem solchen Zustand bin und so sehr ich ihn bekämpfe, mich genöthigt gesehen, diese beiden Konkurrirenden, und ich glaube, wenn sie alles berechnen, mit Schaden gegen einander fahrenden Rivalen bestehen zu lassen."

Ein besseres wirthschaftliches Verhältniß zu Rußland werde sich nur erzielen lassen, „wenn wir einen der Differenz, um die es den Russen beschwerlicher ist, ihre eigenen Produkte statt nach preußischen Häfen nach Riga und Reval bringen zu müssen, entsprechenden Zoll auf alle russischen Produkte legen, die unsere Grenzen passiren.*) Daß dieses Argument schließlich nicht ohne Einfluß auf Rußland bleiben wird, nehme ich an; auf wissenschaftlichem Gebiet aber glaube ich nicht, daß wir dasselbe überzeugen werden."

Ende Februar 1878. In einem Rundschreiben an die Bundesregierungen erbittet sich Bismarck von denselben Gutachten über die Einführung des Tabackmonopols sowie überhaupt bezüglich einer anderweiten Tabacksteuer. Gleichzeitig ertheilt derselbe bekannten Autoritäten auf dem Gebiete der Finanzverwaltung den Auftrag, ihm Vorschläge wegen Aufstellung eines Finanzplans für das Reich zu unterbreiten.

5. März 1878. **Reichstagsrede, betr. die Errichtung eines Reichsschatzamts.**

„Um eine Verbesserung, eine Vereinfachung der zwischen dem Reich und den Einzelstaaten getheilten Finanzverwaltung zu erreichen, wird es eine große Erleichterung gewähren, wenn wir ein gesondertes Reichsfinanzamt einführen, welches die Reichsfinanzsachen direkt aus rein finanziellem Standpunkt mit den Ministern der Einzelstaaten und namentlich mit dem preußischen Finanzministerium verhandeln kann. Im Uebrigen gehört allerdings dazu, daß, wenn das Amt ins Leben treten soll, wir auch Finanzen haben im Reich; so lange wir keine Finanzen haben, brauchen wir so wenig einen Finanzminister, wie ich einen Koch gebrauche, wenn ich keine Lebensmittel habe."**)

Allerh. Erl. vom 14. Juli 1879, betr. die Errichtung des Reichsschatzamts, R.G.Bl. S. 196.

18. März 1878. Vertrauliche Ankündigung der Absicht die Verwaltung der Staatseisenbahnen von dem Ressort des Handelsministeriums***) abzulösen und ein selbständiges

*) Bismarck hielt also an der am 5. und 12. Dezember 1876 ausgesprochenen Ansicht (vgl. oben S. 112 f. und S. 116) fest.

**) Mittelst Schreibens vom 5. April 1878 erbat sich Bismarck vom Reichstag die Mittel zur selbständigen Konstituirung der Reichsfinanzverwaltung. Vgl. auch den Artikel der Prov.-Corresp. vom 10. April 1878: „Die Reichsfinanzverwaltung."

***) Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, begründet durch den Allerhöchsten Erlaß vom 17. April 1848, umfaßte in fünf Abtheilungen die Angelegenheiten des Handels und Gewerbes, das Berg-, das Bauwesen, die Staats- und die Privateisenbahnen. Es war dies ein Geschäftsumfang, dessen Leitung die Kräfte eines Mannes überstieg.

Eisenbahnministerium zu bilden. „Ich habe den Handelsminister selbst in zweitägigen Debatten überzeugt, daß eine solche Anordnung ihm nur lieb sein könne, weil er dadurch der Nothwendigkeit überhoben würde, oft einander widerstreitende Interessen zu vertreten. Mit dem Reichseisenbahnprojekt steht mein Vorschlag in keinem Zusammenhang. Die Ablösung der Eisenbahnverwaltung vom Ressort des Handelsministeriums ist ein Zweck für sich, wenn man auch nicht vorhersagen kann, was in Jahr und Tag sich daraus entwickeln wird."

22. März 1878. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung des Gesetzentwurfs, betr. den Verkehr mit Nahrungsmitteln, Genußmitteln und Verbrauchsgegenständen.*) Ges. vom 14. Mai 1879, R.G.Bl. S. 145.

23. März 1878. **Abgeordnetenhausrede,****) **betr. die Errichtung eines eigenen Eisenbahnministeriums. Das Reichseisenbahn-Projekt. Ungünstige Rückwirkung der Eisenbahnpolitik auf andere, namentlich wirthschaftliche Verhältnisse. Differentialtarife zu Gunsten ausländischer Hölzer. Die Stellung des Handelsministers zum Eisenbahnminister. Errichtung eines Bauenministeriums.**

„Ich habe versucht, den Mängeln, an denen unser Eisenbahnwesen leidet, dadurch Abhülfe zu schaffen, daß dasselbe einer isolirten Verantwortlichkeit unterstellt wird, denn ein Handelsminister kann unmöglich die heterogenen Fächer, welche ihm heut untergeben sind, selbst im Detail so erlernt haben und so verstehen, daß er sie alle direkt verwalten könnte. Ich erstrebe also, daß derjenige, der die Eisenbahnen verwaltet, sich nicht gedeckt fühlen soll durch einen Anderen, sondern daß er selbst vor Ihnen, vor seinen Kollegen und vor dem König steht und persönlich mit Wort und Schrift das verantworten muß, was in seiner Eisenbahnabtheilung geschieht."

Das Reichseisenbahnprojekt, mittelst dessen er (Bismarck) gleichfalls die Mängel im Eisenbahnressort beseitigen wollte, schwebe ihm nach wie vor als Ziel vor. „Es sind in unseren Eisenbahnverhältnissen manche Zustände, die auf das wirthschaftliche Gebiet dermaßen zurückwirken, daß in der Zeit des wirthschaftlichen Nothstands der Frage näher getreten werden muß: kann es ohne Schaden nicht einen Monat, sondern 9 bis 12 Monate länger so bleiben, und ist es nicht unsere Pflicht, die Sache früher anzufassen? Ich will nur einige Beispiele anführen, wie augenblicklich die Eisen-

*) Näheres über diesen wirthschaftlich bedeutsamen Gesetzesvorschlag befindet sich in der Prov.-Corresp. vom 2. April 1879. Die Vorlage blieb im Reichstag zunächst unerledigt, sie wurde darauf am 12. Februar 1879 von dem Stellvertreter Bismarcks, dem Grafen Stolberg demselben wieder vorgelegt und führte alsdann zu einer Einigung.

**) Zu Eingang der Rede verbreitete sich Bismarck über die Nothwendigkeit, den Finanzminister durch Abnahme der Präsidialgeschäfte des Staatsministeriums und Abzweigung der Verwaltung der Domänen und Forsten zu entlasten, sowie auch über seine älteren, immer erneuten Versuche einer anderweitigen Gestaltung der preußischen Ministerien. Vgl. hierüber auch Bismarcks Reichstagsrede vom 8. März 1878.

bahnpolitik auf andere, namentlich wirthschaftliche Verhältnisse zurückwirkt. Von Seiten der Königlichen Forstverwaltung sind mir Klagen zugegangen, wie namentlich in der Provinz Schlesien von der österreichischen Grenze bei Ratibor, bis etwa zur Warthe herunter die Holzpreise gefallen sind, und das Holz unverkäuflich geworden ist, wo früher der beste Absatz war, nämlich dort, wo die großen Verkehrsadern der Eisenbahn und der Oder liegen. Es kommt dies davon, daß die Königlichen Forsten dort der Konkurrenz des österreichischen Holzes aus Galizien u. a. unterliegen, welches von den Eisenbahnen, und zwar solchen, die unter Königlicher Verwaltung stehen, zu einem Preise gefahren wird, zu dem es nach der Meinung der Forstverwaltung nicht auf dem kürzesten Chausseewege gefahren werden kann. Die Folge davon ist, daß wir zu Gunsten der österreichischen Staatswaldungen und Forstbesitzer beträchtliche Ausfälle in unseren Staatsrevenüen erhalten. Da wir indirekte Hülfsmittel im Lande nicht haben, so können wir diese Ausfälle doch wohl nur dadurch decken, daß wir den direkten Steuern, sagen wir der Klassensteuer, der Einkommensteuer, das zuschlagen, was uns an Forstrevenüen, hauptsächlich wegen der wohlfeileren Beförderung österreichischen Holzes ausfällt. Bezahlen wir auf diese Weise nicht unsere Klassensteuer an den österreichischen Forstfiskus? Sind Zustände vernünftig, wo selbst Eisenbahnen, die in einer Hand sich befinden, gegen einander rivalisiren und sich die Frachtgüter möglichst wohlfeil abjagen, wenn dazu kommt, daß die österreichischen Frachten wohlfeiler sind, als es bei uns zulässig wäre, und wohlfeiler gemacht werden durch das System der sogenannten Refakten, indem ein erheblicher Theil der Fracht bonifizirt wird für gewisse Gegenstände, für deren wohlfeile oder Gratisbeförderung man gewonnen ist? Ein anderes Beispiel aus Forsten bietet in der Gegend von Eschwege die ungarische Lohe, die dorthin zu einem geringeren Preise als aus der anderthalb Meilen von dort entlegenen Forst gefahren werden kann. Das sind unrichtige Verhältnisse. Es wird auf diese Weise die natürliche wirthschaftliche Gravitation und Stätigkeit unserer Zustände nach der Willkür einzelner Eisenbahnverwaltungen in einer Weise verschoben, auf die kein Mensch sich einrichten kann; eine menschliche Möglichkeit richtiger Berechnung einer Produktion ist da nicht mehr möglich. Die Eisenbahnen sind bei der jetzigen Zerfahrenheit in der Lage, durch beliebig wohlfeile Transporte von Erz und Kohlen und durch Begünstigung der Expeditionsmodalitäten das eine große industrielle Etablissement zu fördern auf Kosten eines anderen, das eine zu ruiniren, wenn sie sich ihm feindlich stellen wollen. Das sind unnatürliche Zustände, worunter die stetige und regelmäßige wirthschaftliche Entwickelung leidet, da kann nur eine fach- und sachkundige Hand helfen, die in unser Eisenbahnsystem eingreift.

Wenn der Herr Abgeordnete Miquél annimmt, es würden die Inter-

essen des Handels gerade dadurch geschädigt werden oder nicht hinreichend gegen die Einwirkung eines Eisenbahnministers geschützt sein, daß der Hauptmandatar für Handel und Gewerbe, der Handelsminister, nicht zugleich der Vertreter der Eisenbahnen ist, so kann ich das nicht zugeben; man muß sich vielmehr vergegenwärtigen, daß der Handelsminister dem abgezweigten Eisenbahnminister ganz selbständig, abgelöst von den Eisenbahninteressen, als ausschließlicher Vertreter von Handel und Verkehr und nicht mehr als gleichzeitiger Vertreter der Eisenbahnen und der fiskalischen Eisenbahninteressen gegenüber stehen wird. Er wird also viel freier diejenigen Interessen von Handel und Gewerbe, die von seinem Eisenbahnkollegen, dem neu zu ernennenden Minister, geschädigt werden, zu wahren im Stande sein.

Der Abgeordnete Miquél sagte ferner, wenn man einmal ändere, dann müsse man noch mehr ändern, dann müsse man ein Bauministerium errichten. Das ist ein Bestandtheil desjenigen Programms, welches ich ebenfalls seit 15 Jahren vergeblich vertreten habe, namentlich in der Zeit vor 1866; es hing zusammen mit der Theilung des Handelsministeriums, und die Abtretung der Domänen und Forsten ist gerade so alt im Plane. Mein Verlangen war schon damals ein Bauministerium für die sämmtlichen Bauten und ein Gewerbeministerium für alle Gewerbe zu haben. Ich erinnere mich noch des Argumentes: das landwirthschaftliche Gewerbe ist auch ein Gewerbe, der Handel ist auch ein Gewerbe, alles gehört unter den Begriff des Gewerbes und sollte ministeriell in einer Hand sein, damit es sich nicht gegenseitig bekämpft und nicht der Zufälligkeit anheimgegeben werde, ob ein Ressort gerade eine überlegene Persönlichkeit hat und dadurch begünstigt wird und das andere nicht; alle diese Gedanken theile ich im Prinzip."

27. März 1878. **Abgeordnetenhausrede, betr. die Abzweigung der Verwaltung der Domänen und Staatsforsten vom Finanzministerium. Beschwerden der Post- und Telegraphenverwaltung über die Eisenbahnen. In wiefern wohlfeile Lohe zu erstreben ist. Beschwerden der Forstbehörden über den Eisenbahnbetrieb. Schädigung der deutschen Waldwirthschaft durch die Differentialtarife.**

„In Bezug auf die Uebertragung der Verwaltung der Domänen und der staatlichen Forsten auf das landwirthschaftliche Ministerium ist für mich besonders maßgebend, dem Finanzminister*) mehr Zeit zu schaffen, als er

*) Die Natur der Domänen- und Forstverwaltung wies auf die Verbindung mit dem landwirthschaftlichen Ministerium hin. Camphausen war gegen die Abtretung der beiden Verwaltungen von seinem Ressort, und mit Rücksicht auf ihn hatte Bismarck den Plan bis zum Abgange desselben zurückgelegt.

bisher hatte. Wenn er ein gewissenhafter Mann ist, so kann er sich in forst- und landwirthschaftlichen Angelegenheiten gar nicht soweit einarbeiten, wie sein Gefühl der Verantwortlichkeit es verlangt, ohne dabei seine übrigen Geschäfte in den Hintergrund treten zu lassen, es ist Zeit, daß dem abgeholfen wird, daß man einen Finanzminister hat, der weniger überbürdet ist und Zeit behält, sich den Aufgaben der Gesetzgebung zu widmen und sich nicht wegen Ueberbürdung dabei beruhigt, daß bei uns Alles so vortrefflich wäre, daß es einer Besserung nicht mehr bedürfe, eine Ueberzeugung, die sich in großen büreaukratischen Organisationen ja sehr leicht von Generation zu Generation fortpflanzt.

Für mich ist es Bedürfniß, den Betrieb auf den Staatsbahnen so schnell wie möglich zu reformiren, und ich bin zu der Ueberzeugung, daß diese Reform dringlich sei, namentlich in letzter Zeit durch die Beschwerden anderer amtlichen Verwaltungszweige gelangt. Es sind dies einmal die Beschwerden der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung, die darüber klagt, daß sie die Berücksichtigung der Postinteressen bei dem jetzigen preußischen Handelsministerium als Aufsichtsbehörde nicht finde und daß sie die Entscheidung über ganz nothwendige Dinge nicht erlangen könne. Es kommen da Klagen vor, daß beispielsweise die Züge, von denen der Postbetrieb abhängig ist, ohne vorgängliche Benachrichtigung der Post plötzlich geändert werden, obschon die Gesetze bei uns bestimmen, daß die Züge unter Mitwirkung der Postverwaltung geregelt werden sollen. Seit die Post Reichsinstitut geworden ist, hat man sich der Rücksichtnahme auf dieses „auswärtige" Institut in manchen Fällen geglaubt entschlagen zu können. Man weigert sich, die Post auf Schnellzügen mitzunehmen, und verweist sie auf die langsameren Züge. Bei Unglücksfällen bleibt der Postwagen liegen, und die Personen werden weiter gefahren, während sich Jeder zur See erinnert, wie vor allen Dingen mit Lebensgefahr jeder Kapitain beflissen ist, zunächst die Post zu sichern, die er an Bord hat. Es haben lange Verhandlungen darüber stattgefunden, und ich habe mit militärischer Reichshülfe drohen müssen, weil man gewaltsam die Postbeamten hat zwingen wollen, beim Rangiren des Zuges die ihrer Obhut anvertrauten Postwagen mit ihren Geldern und Briefschaften zu verlassen, auszusteigen, sich auf den Perron zu begeben, den von ihnen verantwortlich beaufsichtigten Wagen im Dunkel verschwinden zu lassen, und nachher wieder einzusteigen. Die meisten Unglücksfälle ereigneten sich — so hieß es — beim Rangiren, und die Haftpflicht der Eisenbahnen würde in höherem Maße belastet, wenn Postbeamten bei dieser Gelegenheit zu Schaden kämen. Man verweigert den Briefboten das Betreten des Bahnkörpers bei der Bestellung der Briefe an diejenigen Beamten, die nur durch Betreten des Bahnkörpers erreichbar sind, an diese armen Leute, die dicht an oder auf der Bahn wohnen; in

Folge dessen müssen die Briefe, die an solche gerichtet sind, als unbestellbar zurückgewiesen werden, weil die Leute in der rundum von Eisenbahn umgebenen Mitte nicht zu erreichen sind. Man weigert sich, den Wunsch der Post, zwei bis drei Zimmer für ihren Dienst in den neuen Bahnhöfen einzubauen, zu erfüllen, wenn auch das Bauterrain sehr wohlfeil ist, und man zwingt dadurch die Post, sich zur Unbequemlichkeit des Publikums jenseits der Straße ein selbständiges Haus zu bauen. Der Mehrbau von zwei bis drei Zimmern würde vielleicht 1000 bis 1500 Thaler kosten, der Bau eines neuen Posthauses kostet 7—8000 Thaler, unter 6000 fast nie. Daß derselbe preußische Fiskus, welcher in beiden Fällen betheiligt ist und zu den Kosten der Reichspost von 8000 Thalern etwa 5000 beitragen muß, mit 1000 abgekommen wäre, wenn er in seinem Gebäude die Post zugelassen hätte, das wägen die Ressorts nicht unter sich ab. Keines von ihnen fühlt sich für das politische Gesammtwesen, dem sie angehören, verantwortlich, und die meisten sind in dem Maße bei uns getrennt, daß ihnen ein Vortheil für das eine, der mit größerem Schaden für das Kollegialressort verbunden ist, immer annehmbar erscheint.

Es zeigt sich das in einem hohen Maße, wie ich neulich schon berührte,*) bei der Thätigkeit unserer Staatsbahn in Bezug auf den Holztransport. Der Abgeordnete Virchow sagte, daß wohlfeile Lohe an und für sich ein Glück sei; für einen Lohgerber gewiß! Ob aber für Diejenigen, welche die acht Millionen Ausfall, die wir im vorigen Jahr in unseren Forsterträgen haben, durch Steuerzuschläge ersetzen wollen, das ist fraglich. Im Uebrigen aber verlange ich gar nicht, daß die Lohe theurer wird, im Gegentheil, ich wünsche nicht, daß die ungarische Lohe eben so theuer transportirt wird, wie die deutsche, sondern die deutsche ebenso wohlfeil wie die fremde, alsdann wird der Gerber noch viel glücklicher sein. Durch unser bisheriges Verfahren zerstören wir bei uns den Aufschwung, den die Anpflanzung von Lohhecken in den letzten zehn bis funfzehn Jahren auf viele Beförderung von oben her allmälig genommen hat. Alle diejenigen, welche auf die Mahnung der Regierung Schaden erlitten haben, alle Oberförster, die nach den Weisungen der Regierung bei uns Eichenlohschläge angelegt haben, müssen sich sagen, daß sie ein ganz unproduktives Werk unternommen haben, während sie glaubten, der Forstkultur des Landes wesentliche Dienste zu leisten. Sie sehen die ungarischen Hölzer durch ihre Waldungen fahren; sie sind genöthigt, die Schälwälder wieder auszuroden und Nadelholz anzupflanzen, obschon auch das ziemlich unvortheilhaft ist. Der ganze Siegener Haubergsbau wird ganz wesentlich durch diese Vorkommnisse geschädigt. Wenn wir aber keine Eichenlohe mehr im Lande produziren und die ungarischen

*) Vgl. S. 136.

Quellen in Folge des Umstandes aufhören, daß die Eisenbahnen zu vernünftigen Einrichtungen kommen, dann wird sich bei uns der Gerber vergebens nach inländischer Lohe umsehen.

In einer Mittheilung unserer obersten Forstbehörde, die ich gewissermaßen als Beschwerde über unseren Staatseisenbahnbetrieb erhalten habe und die ein Sporn für mich ist, in dieser Sache Eile zu haben, heißt es:

„Die Einnahme von Holz ist im Jahre 1877 um ca. 8 Millionen Mark geringer, als im Jahre 1876. Gegenwärtig haben sich die Absatzverhältnisse in den Provinzen Schlesien, Sachsen, Hannover, Westfalen, Hessen-Nassau und Rheinland so ungünstig gestaltet, daß in vielen Oberförstereien wegen gänzlichen Mangels an Absatz der Holzeinschlag erheblich hat beschränkt, in einigen Revieren ganz hat eingestellt werden müssen. Diese für die vaterländische Forstwirthschaft so unerfreuliche Erscheinung findet ihre Ursache zum Theil in der Ungunst der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse, hauptsächlich aber ist sie eine Folge der übermäßig vermehrten Einfuhr von Holz aus außerdeutschen Ländern und des Zurückdrängens der deutschen Hölzer von den Konsumtionsplätzen des Auslandes durch die Konkurrenz der schwedischen und österreichisch-ungarischen Hölzer. Am meisten fällt das österreichisch-ungarische Holz ins Gewicht. Die Einfuhr betrug im letzten Jahre 17 Millionen Zentner von österreichischem Holz bei uns.

Soviel ich obiter berechnet habe, ungefähr dasselbe Quantum, welches in allen preußischen Staatsforsten in einem Jahre eingeschlagen zu werden pflegt.

Die Einfuhr ungarischer Lohe — so fährt das Aktenstück fort — ist seit 1874 von 258000 Centnern auf 1 124000 Centner gestiegen. Die Möglichkeit einer so massenhaften Einfuhr gründet sich nur darauf, daß das aus Oesterreich-Ungarn kommende Holz vermöge der Differentialtarife auf den deutschen und namentlich den preußischen Staatsbahnen zu erheblich billigerem Satze transportirt wird, als das einheimische Holz, daß außerdem von manchen Bahnverwaltungen für größere Transporte noch sogenannte Refaktien bewilligt werden.

das heißt, ganz vom Belieben der Bahnverwaltung abhängige Pauschalsätze.

In welchem Umfange ausländisches Holz durch billige Tarifsätze vor dem einheimischen bevorzugt wird, geht aus Folgendem hervor: Nach Hannover kostet eine Waggonladung von 200 Centnern durchschnittlich pro Kilometer, bei einem Transport von einer 1400 Kilometer entfernten Station in Ungarn 28 bis höchstens 33 Pfennige, im internen hannöverschen Verkehr kostet dasselbe Quantum für 1 Kilometer 43—50 Pfennig, also ein Aufschlag von 28 zu 50 Pfennig, der fast 80—90 pCt. ausmacht.

Wird der niedrigste Satz des internen Verkehrs von 43 Pfennigen, der aber selten vorkommt, angewendet auf den ungarischen Transport, so würde sich die Fracht ergeben von 466 Mark aus Ungarn; sie kostet aber in Folge der Differentialtarife nur 349 Mark, das fremde Holz also bezieht eine Prämie gegen das einheimische Holz von 117 Mark auf dieses Quantum von 200 Centnern;

wem das Gewicht nicht geläufig ist, dem bemerke ich, daß 200 Centner ungefähr 20 Kubikmeter Holz betragen.

Pro Kubikmeter mußte also die Fracht von Neusohl nach Hannover nach den Berechnungen nach dem internen Tarif 23 Mark betragen; sie beträgt nach dem Differentialtarif aber nur 17 Mark, mithin zu Ungunsten des einheimischen Holzes weniger: 6 Mark, oder mit anderen Worten: das ungarische Holz erhält in Hannover eine Einfuhrprämie von 6 Mark pro Kubikmeter.

6 Mark pro Kubikmeter, das ist ungefähr auf die Klafter 19 Mark, während wir bei uns in Pommern die Klafter Holz überhaupt für 8 Mark gut und gern verkaufen. Das ist also auf dieses geringe Quantum eine ganz außerordentliche Differenz.

Hieraus erklärt sich, daß allein auf der Station Hannover im Jahre 15 600 Kubikmeter Nutzholz aus Ungarn eingehen, während es für die reichen Schätze unseres Holzes im Harz mehr oder weniger an Absatz fehlt. Nach Münden kosten 200 Centner Holz aus Ungarn durchschnittlich pro Kilometer 35 Pfennige, von Halle a. S. nach Münden aber 45 Pfennige. Die kurze Entfernung von Halle a. S. nach Münden ist bekannt. Das ungarische, über Halle a. S. gehende Holz wird also im Durchschnitt pro Kilometer um 9,59 Pfennige billiger gefahren, als das einheimische aus der Umgegend von Halle kommende Holz, und jenes erhält in Münden eine Bevorzugung von 5 Mark pro Kubikmeter von der Eisenbahnverwaltung vergütet, indem die Transportkosten von Neusohl nach Münden bei 1030 Kilometer für 20 Kubikmeter nur 368 Mark betragen, während sie nach dem internen Tarif 467 Mark betragen müßten. Von Oderberg nach Hannover kosten 200 Centner Holz 268 Mark, also 30 Mark, von Dresden nach Hannover 43 Mark, also 50 pCt. mehr auf 386 Kilometer als auf die lange Entfernung von 872 Kilometer. Das deutsche Holz wird also um 13,70 Pfennige pro Kilometer theurer gefahren, als das österreichische. Das letztere erhält auf dieser Route eine Vorzugsprämie von 5,35 Mark für jeden Kubikmeter, also mehr als wir überhaupt für einen Kubikmeter in unserer Provinz zahlen.

Wie weit dies auf unsere Ernährungsverhältnisse zurückwirkt, kann ich durch Briefe aus Oberschlesien beweisen, worin darüber geklagt wird, daß in den dortigen Wäldern alle kleinen Industrien, die auf den Schneide-

mühlen und Holzschneiden beruhen, augenblicklich schwer leiden. Die Leute, die von den Fuhren zu den Schneidemühlen und von den Schneidemühlen ihren Broterwerb haben, sind gleichfalls brotlos, sie haben dabei die Annehmlichkeit, tagtäglich durch ihre Wälder die Bahnzüge aus Oesterreich passiren zu sehen, von denen jeder 30—40 Waggons gallizischer und ungarischer Hölzer durch fährt, während sie in Folge der schlechten Ernte und Arbeitslosigkeit Hunger leiden müssen. Eichene Parquette gehen jetzt vorzugsweise nur noch aus Ungarn nach Paris, während die näher gelegenen Parquettfabriken in Sachsen, Westfalen und Rheinland aus Mangel an Absatz still stehen und zwar lediglich durch die Differentialtarife, weil unsere Fabrikate die Frachten, die sie treffen, nicht tragen können.*) Das amtliche Schriftstück fährt weiter fort:

Diese durch die bestehende Eisenbahnpolitik dienstlich geschaffenen Mißverhältnisse üben eine so tief greifende Schädigung aus, nicht blos auf den Königlichen Forstbesitz und die daraus zu erzielenden Staatseinnahmen, sondern auch auf Handel und Industrie und Steuerkraft der deutschen Länder. Es ist deshalb dringend geboten, eine schleunige Abhülfe herbeizuführen. Vor Allem muß der Forderung Geltung verschafft werden, daß auf deutschen Eisenbahnen ausländische Produkte nicht billiger gefahren werden als deutsche, und daß die entferntere Station nicht wohlfeiler fährt, als die nähere.“***)

5. April 1878. Erklärung des Staatsministers Hofmann im Reichstag, der Reichskanzler habe eine Erörterung der Frage befohlen, ob der Norden die süddeutsche Biersteuer, d. h. das bayerische System der Besteuerung annehmen soll.***) Der Gedanke, eine Konzessionsabgabe für den Branntweinausschank einzuführen, begegne bei Bismarck einer entschiedenen Sympathie.

*) Der demnächst ernannte Handelsminister Maybach zeigte den Willen, den Differentialtarifen im Sinne Bismarcks auf den Leib zu gehen. Derselbe ordnete bereits am 16. April 1878 schleunigst Erhebungen darüber an, „inwiefern die zur Zeit bestehenden internationalen Tarife dem Beschlusse des Bundesraths vom 6. April 1877 nicht entsprechen und insbesondere zu einer ungerechtfertigten Bevorzugung ausländischer Produkte gegenüber gleichartigen inländischen Erzeugnissen führen.“

**) Das Abgeordnetenhaus lehnte den Antrag wegen Errichtung eines besonderen Eisenbahnministeriums und wegen Abzweigung des Ressorts der Domänen und Forsten ꝛc. aus Gründen augenblicklicher Opportunität ab. — Die Regierung half sich zunächst auf administrativem Wege. Man vgl. den Allerhöchsten Erlaß vom 7. August 1878, betr. die Bildung eines „Ministeriums für Handel und Gewerbe“ unter Ausscheidung des „Ministeriums der öffentlichen Arbeiten“ und den Uebergang der Verwaltung der Domänen und Forsten von dem Finanzministerium auf das Ministerium für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten, welches demnächst die Bezeichnung „Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten“ zu führen hat (Preuß. Gesetzs. 1879 S. 25).

***) Die Frucht dieser Erhebungen war der unten (16. April 1879) erwähnte Brausteuergesetzentwurf.

April 1878. Bismarck fordert die Minister Hobrecht, Maybach und Hofmann auf, ihm bestimmte Zoll- und Steuervorschläge zur Entscheidung zu unterbreiten; er theilt denselben gleichzeitig die leitenden Gesichtspunkte*) mit, welche nach seiner Ansicht bei der Reform zur Ausführung gelangen sollen.

8. April 1878. Schreiben an den Reichstag wegen Vorlage des Gesetzentwurfs, betr. statistische Erhebungen über die Tabackfabrikation und den Tabackhandel.**)

Gesetz vom 26. Juni 1878, R.G.Bl. S. 129.

10. April 1878. Erstes wirthschaftliches Pronunciamento Bismarcks in der Prov.-Corresp.***)

29. April 1878. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung des Gesetzentwurfs, betr. die Statistik des auswärtigen Waarenverkehrs des deutschen Zollgebiets.†)

Gesetz vom 20. Juli 1879, R.G.Bl. S. 261.

Juli 1878. Einladung der Finanzminister der Bundesstaaten nach Heidelberg zu einer vertraulichen Verständigung über die Steuerreform.††)

---

*) Welches diese Gesichtspunkte waren, erhellt bereits aus dem hier unten *** angeführten Artikel der Provinzial-Correspondenz.

**) Die Vorlage schlug eine statistische Untersuchung über die Tabackfabrikation und den Handel mit Taback vor. Aus dem Hause wurde beantragt, dieselbe auch auf den Tabackbau auszudehnen und unter Zuziehung von Sachverständigen vorzunehmen.

***) Das halbamtliche Organ schrieb: „Wie auf dem Gebiete der Steuerpolitik, so ist des Kanzlers Streben auch in der Zollpolitik des Reichs darauf gerichtet, die Behandlung der Zollfragen nicht nach den Auffassungen und Geboten bloßer Lehrmeinungen, sondern vor Allem nach den Anforderungen der thatsächlichen Lage der Dinge und nach den wirklichen Bedürfnissen des Volkes zu gestalten. Unsere Handelspolitik huldigt in weitestem Maße dem System des Freihandels, und die Vorzüge desselben an und für sich sollen nicht bestritten werden, insofern dabei die Gegenseitigkeit unter den Völkern gewahrt ist, — ohne Gegenseitigkeit schädigt der Freihandel denjenigen, der sich „edel" dem Prinzip zu opfern bereit ist. Wenn gleiche Gesichtspunkte in der Finanzpolitik des Deutschen Reichs zur Geltung gelangen, so wird es sich in erster Linie um Erhöhung der sogen. Finanzzölle handeln; insofern dabei durch Revision des Zolltarifs gleichzeitig die Möglichkeit gegeben ist, zum Schutze der heimischen Industrie beizutragen, wird die Finanzpolitik nicht aus Liebe zur Theorie und aus Furcht vor handelspolitischen Schlagworten ängstlich davor zurückschrecken dürfen." Die Elberfelder Ztg. schrieb hierzu: „In den weitesten Kreisen der deutschen Industrie wird man bei Durchlesung dieser Kundgebung an so autorisirter Stelle wie von einem Alp befreit aufathmen. Groß wird die Wirkung des wirthschaftlichen Programms des deutschen Reichskanzlers auch im Auslande sein, bei allen jenen Nachbarn, mit denen wir im Begriffe stehen, unsere zollpolitischen Beziehungen neu zu ordnen. Es wird ihnen daraus unzweifelhaft klar werden, daß die Zeit vorüber ist, wo Deutschland einem schönen internationalen Prinzip zu Liebe die nationale Arbeit zum Theil von der ausländischen Ueberproduktion erdrücken ließ, wo Deutschland Konzessionen ohne Gegenleistung machte. Das im vorigen Jahre in dieser Zeitung zum ersten Male wieder ins Gedächtniß gerufene Wort, welches unser Kaiser als Prinz von Preußen gesprochen: „Reziprozität beim Auslande!" soll nunmehr in vollem Maße zur Geltung gelangen."

†) Die Vorlage blieb zunächst im Reichstag unerledigt, worauf Bismarck dieselbe am 26. Mai 1879 demselben mit nicht sehr erheblichen Aenderungen neuerdings vorlegte.

††) Der Einladung Bismarcks folgend, fanden sich die Vertreter sämmtlicher

13. Juli 1878. Abschluß des Berliner Friedensvertrags.*) R.G.Bl. S. 307.

Anfangs August 1878, Kissingen. Konferenzen mit dem Staatsminister Hofmann und dem Finanzminister Hobrecht über das Ergebniß der Heidelberger Minister-Konferenz.

17. September 1878. **Reichstagsrede, betr. die Besserung des Looses der Arbeiter. Die Gewährung von Staatsmitteln an Produktivgenossenschaften.**

„Es ist das Besprechen der sozialen Frage außerordentlich schwierig, so lange wir darüber in demselben Dunkel tappen, wie die gewöhnlichen Zuhörer bei den Reden in sozialdemokratischen Versammlungen; es wird versprochen, es werde besser werden, es gebe bei wenig Arbeit mehr Geld — woher es kommt, sagt kein Mensch, namentlich woher es auf die Dauer kommt, wenn die Theilung, die Beraubung der Besitzenden einmal geschehen sein wird; denn dann wird vielleicht der Arbeitsame und Sparsame wieder reich und der Faule und Ungeschickte wieder arm werden, und wenn das nicht ist, wenn jedem das Seinige von oben her gleichmäßig zugewiesen werden soll, geräth man in eine zuchthausmäßige Existenz, wo keiner seinen selbständigen Beruf und seine Unabhängigkeit hat, sondern wo ein jeder unter dem Zwang der Aufseher steht. Und jetzt im Zuchthaus, da ist wenigstens ein Aufseher zur Kontrole, das ist ein achtbarer Beamter, über den man sich beschweren kann; aber wer werden die Aufseher sein in dem allgemeinen sozialistischen Zuchthaus? Das werden die Redner sein, die

---

deutscher Staaten (mit Ausnahme von Waldeck und Reuß ä. L.) am 5. August 1878 in Heidelberg zusammen. Die Konferenz, welche von dem Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann eröffnet und geleitet wurde, hielt vier Sitzungen ab und wurde am 8. August, nachdem die volle Einigung über ein Steuerreform-Programm erzielt war, geschlossen. Grundsätzlich wurde daran festgehalten, daß behufs Verminderung der direkten Steuern eine umfassende Entwickelung des Systems der indirekten Steuern durch das Reich stattfinden müsse. Das Tabackmonopol wurde auf der Konferenz als die zu erstrebende Form der Tabackbesteuerung nicht ins Auge gefaßt.

*) Derselbe ist zu erwähnen wegen der darin enthaltenen Lösung von verschiedenen wirthschaftlichen Fragen in den Donauländern (Handelsverhältnisse in und mit Bulgarien; Ausbau und Anschluß der Orientbahnen; Verstärkung der Sicherheit für die Freiheit der Schiffahrt auf der Donau). Anzuführen ist folgender Absatz aus dem Protokoll Nr. 12 vom 4. Juli 1878: „A la suite d'une observation de Lord Salisbury relative à l'intérêt que prend l'Angleterre dans les questions de la navigation du bas Danube, le Prince de Bismarck dit, que l'opinion qui représente le Danube comme la grande artère du commerce allemand avec l'Orient, repose sur une fiction et que les navires allemands venant d'en amont de Ratisbonne ne descendent pas le Danube pour exporter des marchandises allemandes en Orient." In Betreff des Humbugs, der mit dem Interesse der Donauschiffahrt von Regensburg herunter zur Zeit des Krimkriegs getrieben wurde; vgl. auch die Reichstagsrede Bismarcks vom 19. Februar 1878.

durch ihre Beredtsamkeit die große Masse, die Majorität der Stimmen für sich gewinnen, gegen die wird kein Appell sein, das werden die erbarmungslosesten Tyrannen und die Anderen Knechte der Tyrannen sein, wie sie je erfunden wurden. Ich glaube, Niemand wird in solchen Verhältnissen leben mögen. Die Gewährung von Staatsmitteln zu Produktivgenossenschaften ist eine Sache, von deren Unzweckmäßigkeit ich noch heute nicht überzeugt bin. Der Versuch entstand*) entweder unter dem Eindruck von Lassalles Raisonnement oder unter dem Eindruck meiner eigenen Ueberzeugung, die ich zum Theil in England während eines Aufenthalts im Jahre 1862 gewonnen hatte. Mir schien es, daß in der Herstellung von Produktivassoziationen, wie sie in England im blühenden Verhältnisse existiren, die Möglichkeit liege, das Schicksal des Arbeiters zu verbessern, ihm einen wesentlichen Theil des Unternehmergewinns zuzuwenden. Ich habe darüber damals auch mit Seiner Majestät, der für das Schicksal der arbeitenden Klassen ein natürliches, angeborenes Wohlwollen und Fürsorge hat, gesprochen, und der König hat aus eigenen Privatmitteln eine Summe Geldes hergegeben, um zu seiner eigenen Belehrung einen Versuch dieser Art zu machen. Ich soll Lassalle das Hundertmillionenprojekt zugesagt haben! Wenn man etwas derartig Großes unternehmen wollte, so ist es wohl möglich, daß man hundert Millionen dazu gebrauchen könnte, — es sind Thaler gemeint — aber so ganz thöricht und einfältig scheint eine solche Sache immer noch nicht. Wir stellen im landwirthschaftlichen Ministerium Versuche an über landwirthschaftliche Systeme, wäre es nicht nützlich, auch in der Beschäftigung der Menschen und in dem Bestreben, die soziale Frage durch Verbesserung des Looses der Arbeiter zu lösen, dergleichen Versuche zu erneuern? Wenn mir darüber ein Vorwurf gemacht werden kann, so ist es doch höchstens der, daß ich das nicht fortgesetzt habe bis zu einem befriedigenden Ergebniß. Ob der Gedanke fehlerhaft war, ließ sich an einem solchen Experiment und noch dazu in kleinem Stil nicht beurtheilen. In ganz großem Stil würde es sich aber vielleicht auch nicht durchführen lassen; Etablissements, wie zum Beispiel das von Krupp, kann ich mir unter einer anderen als monarchischen Verfassung kaum denken. In der gewöhnlichen landläufigen Fabrikation halte ich indessen diesen Weg, dem Arbeiter zu einer besseren Existenz zu verhelfen, durchaus nicht für ausgeschlossen und ich sehe auch für einen Staatsmann kein Verbrechen darin, wenn er zu dem Behufe den Arbeitern, die eine Assoziation bilden wollen, Staatshülfe gewährt, namentlich um Versuche in der Richtung zu machen. Ich habe, soweit meine Erinnerung reicht, den Eindruck erhalten, daß der ganze fabrizirende Theil der Ein-

*) Vgl. S. 29 f.

richtung und der Beschäftigung keine Schwierigkeiten bot; es war der kaufmännische, in dem die Sache stockte, die Verwerthung der gewonnenen Produkte durch Reisende, in Lagern, in Magazinen, durch Proben. Das Alles ließ sich nicht machen innerhalb einer Sphäre, welche die Arbeiter übersehen konnten. Es kann auch vielleicht daran liegen, — und dann wäre es vielleicht eine dauernde Unmöglichkeit — daß den deutschen Arbeitern das Maß von Vertrauen zu einander und zu höher Gestellten und von Wohlwollen unter einander nicht eigen ist, wie wir es in England in den englischen Assoziationen kennen."

9. Oktober 1878. **Reichstagsrede, betr. die Besserung des Looses der Arbeiter, eventuell mittelst Staatshülfe.**

„Ich habe schon bemerkt, daß ich eine jede Bestrebung fördern werde, welche positiv auf Verbesserung der Lage der Arbeiter gerichtet ist, also auch einen Verein, der sich den Zweck gesetzt hat, die Lage der Arbeiter zu verbessern, den Arbeitern einen höheren Antheil an den Erträgnissen der Industrie zu gewähren und die Arbeitszeit nach Möglichkeit zu verkürzen, soweit die Grenzen, die durch die Konkurrenz und die absatzfähige Fabrikation gegeben sind, beide Bestrebungen noch gestatten. Solche Vereine mit positivem Zweck sind auch in Deutschland keine Neuerung; Sie finden sie vor mehr als einem halben Jahrtausend in derselben Thätigkeit wie heute. Sie haben im Anfang des 14. Jahrhunderts in den großen deutschen Städten von Breslau bis Kolmar Beispiele von — Strikes könnte ich in dem heutigen Wortgebrauche sagen, von Strikes der Gesellen, Arbeiter und Knechte, wobei das Wort Knecht nicht in der Bedeutung von Knechtschaft zu nehmen ist, sondern in der Bedeutung, in der noch heut zu Tage alte Leute den Schuhmachergesellen Schusterknecht nennen, junge kräftige Menschen, wie die Verwandtschaft des englischen knight, Ritter, zeigt. Diese Strikes sind, wie heute, schon damals den Meistern gegenüber zur Erscheinung gekommen. Man hat sie mit wechselndem Glück geführt. Bald haben die Meister mit dem heutigen „lock out" geantwortet, bald haben sie nachgegeben, bald sind sie vertrieben worden aus der Stadt und die Gesellen haben sich des Handwerks bemächtigt. Aber immer waren es positive Bestrebungen und Zwecke, die man zu fördern suchte, ganz bestimmte Forderungen, und der Gedanke, sich an den Rechten Dritter zu vergreifen, die außerhalb der gewerblichen und gegenseitigen Beziehungen standen, der Gedanke, das Eigenthum anzutasten, den Glauben an Gott und die Monarchie zu untergraben, kam keinem Menschen bei, die Sache ging ihren Weg der rein materiellen Interessen. Selbst in den großen Exzessen des Bauernkriegs, wo die volle Herrschaft der gewaltthätigen und ungebildeten Begehrlichkeit zum Durchbruch gekommen war, finden Sie nie, daß über das noth-

wendige Bedürfniß das Eigenthum der Edelleute angegriffen war, Sie finden immer nur Verträge wegen Bruchs der Mauern eines festen Schlosses, wegen Auslieferung der Geschütze und Feuergewehre, wegen Abschaffung der reisigen Knechte, kurz und gut eine Sicherstellung; das Eigenthum selbst ihrer Feinde irgendwie antasten zu wollen ist diesen damaligen Kommunisten nicht eingefallen.

Sobald uns von sozialdemokratischer Seite irgend ein positiver Vorschlag entgegen träte oder vorläge, wie sie in vernünftiger Weise die Zukunft gestalten wollen, um das Schicksal der Arbeiter zu verbessern, so würde ich mich einer wohlwollenden entgegenkommenden Prüfung der Sache nicht entziehen und würde selbst vor dem Gedanken der Staatshülfe nicht zurückschrecken, um den Leuten zu helfen, die sich selbst helfen."*)

25. Oktober 1878, Friedrichsruh. **Schreiben an den Reichstagsabgeordneten Freiherrn von Varnbüler, betr. die Revision des Zolltarifs; Abschluß neuer Handelsverträge.**

„Die Fragen, welche Eure Excellenz mir in dem Schreiben vom

*) 17. Okt. 1878. Mit 204 Unterschriften bedeckte Erklärung der freien volkswirthschaftlichen Vereinigung des Reichstags: „In den weitesten Kreisen des Deutschen Reichs sieht man mit Spannung einer endlichen klaren Entschließung der verbündeten Regierungen rücksichtlich der Grundlagen des deutschen Handelsverkehrs mit dem Auslande entgegen. Es lag deshalb nahe und ist vielfach verlangt worden, daß der augenblicklich versammelte deutsche Reichstag die hiermit zusammenhängenden Fragen behufs Feststellung der handelspolitischen Wege und Ziele der Reichsregierung in den Bereich seiner Verhandlungen zöge. Die unterzeichneten Reichstagsmitglieder geben dem Bedauern Ausdruck, daß ein solches Vorgehen nicht möglich war, weil der Zweck der diesmaligen Zusammenberufung des Reichstags lediglich der Beschlußfassung über das Sozialistengesetz galt und weil die Erhebungen über die wirthschaftliche Lage und die Lebensbedingungen mehrerer der wichtigsten Gewerbszweige Deutschlands noch nicht abgeschlossen sind. Um aber dem Mißverständniß vorzubeugen, daß es in der Vertretung des deutschen Volks an dem nöthigen Interesse für berechtigte handelspolitische Forderungen des Landes und an dem festen Willen fehle, diese Forderungen zur Geltung zu bringen, halten wir uns zu der Erklärung verpflichtet, daß wir lediglich aus den angedeuteten Gründen während der gegenwärtigen Session die vom Lande erwartete Anregung nicht gegeben haben und nicht geben konnten, daß wir aber angesichts der Handelspolitik der meisten Deutschland umgebenden Länder — in Erkenntniß der den Volkswohlstand schädigenden Mängel des deutschen Zolltarifs und bei der Fortdauer der auf der deutschen Gewerbthätigkeit und Landwirthschaft lastenden Krisis — eine auf das Resultat sorgfältiger Prüfungen und sachgemäßer Abwägungen gestützte Reform des deutschen Zolltarifs für nothwendig halten und demgemäß entschlossen sind, für dieselbe in der nächsten ordentlichen Session des deutschen Reichstags einzutreten. Obschon von verschiedenen handelspolitischen Gesichtspunkten ausgehend, finden sich die Unterzeichneten doch in dem Grundgedanken vereinigt, daß die schwierigen Fragen der deutschen Handelspolitik nicht lediglich nach den Schlagwörtern von Freihandel und Schutzzoll gelöst werden können, daß es vielmehr entscheidend darauf ankommt, die wirklichen und ver-

19. dieses gestellt haben,*) würde ich amtlich nur dann beantworten können, wenn die verbündeten Regierungen über unsere zukünftige Zollpolitik bereits Beschlüsse gefaßt hätten.

In Ermangelung solcher vermag ich Eurer Excellenz nur meine persönlichen Ansichten mitzutheilen. So weit es mir gelingen wird, letztere zur Geltung zu bringen, liegt es allerdings in meiner Absicht, eine umfassende Revision unseres Zolltarifs herbeizuführen und die dazu erforderlichen Anträge zunächst der Prüfung der verbündeten Regierungen zu unterbreiten. Die Vorarbeiten hierfür sind bereits in Angriff genommen.

Den Abschluß neuer Handelsverträge mit Konventionaltarifen vermag ich so lange nicht zu befürworten, als die Frage der Revision unseres Tarifs nicht ihre Erledigung gefunden hat."

Ende Oktober 1878. Der Kanzler bringt in einem Schreiben an die Bundesregierungen die Nothwendigkeit einer Revision des Zolltarifs zur Sprache. Im Falle die Regierungen gewillt seien, dieser Angelegenheit näher zu treten, werde der Antrag an den Bundesrath gerichtet werden: eine aus Vertretern der Bundesstaaten bestehende Kommission einzusetzen, welcher die Aufgabe gestellt werden solle, den bestehenden Tarif zu prüfen und Vorschläge wegen Abänderung desselben auszuarbeiten.**)

---

meintlichen Gegensätze der Interessen mit Sachkenntniß, Umsicht und Vaterlandsliebe auszugleichen."

*) Unterm 19. Okt. 1878 hatte der Reichstagsabgeordnete Freiherr von Varnbüler an den Reichskanzler die Frage gestellt, ob es die Absicht sei, dem Reichstag bei seiner nächsten Session den Entwurf eines revidirten Zolltarifs vorzulegen, und ob die Reichsregierung, bevor dies geschehen, einen neuen Handelsvertrag mit Konventionaltarif nicht abschließen werde. Mehrere Artikel über Kampfzölle zum Schriftenwechsel zwischen Bismarck und Varnbüler s. in der Vossischen Zeitung vom 22. November 1875, 3. Beil., 23. November, Nr. 276 3. Beil., 24. November, Nr. 277 3. Beil., 27. November, Nr. 279 4. Beil. und 29. November, Nr. 281 4. Beil.

**) Wegen Ausführung dieses Vorhabens siehe das folgende Aktenstück. Ein Erlaß Bismarcks d. d. Friedrichsruh, 11. November 1878, betr. die bundesräthlichen Normen für die Regelung des Dienstes der Fabrikinspektoren, findet sich abgedruckt in der Post vom 31. August 1881 Nr. 403.

VI. Abschnitt.

Vom Beginn der Wirthschaftsreform bis zur Uebernahme des Handelsministeriums. November 1878 bis August 1880.

Mit dem Ende des Jahres 1878 kann man die Lehrjahre Bismarcks auf dem wirthschaftlichen Gebiete als abgeschlossen betrachten. Was darauf folgt sind Meisterjahre. Bismarck selbst weist die Unterstellung, er sei in den einschlägigen Fragen Dilettant, von jetzt ab entschieden zurück. „Ich bin — bemerkte er in der Reichstagssitzung vom 21. Februar 1879 — ehe ich überhaupt in das Amt trat, in derselben Weise beurtheilt worden in Bezug auf jede politische Befähigung, wie ich jetzt beurtheilt werde in Bezug auf mein Recht — ich möchte sagen, meine Pflicht, in wirthschaftlichen Dingen mitzureden. Ich erinnere mich, wie ich nach Frankfurt als Bundestagsgesandter ernannt wurde, kam in den Blättern die Bemerkung über mich, dieser Mensch würde, wenn man ihm das Kommando einer Fregatte anvertraute oder eine chirurgische Operation zumuthete, sagen: „nun ich habe es noch nicht probirt, ich will es einmal versuchen." Nun diese chirurgische Operation ist nachher zu Ihrer Zufriedenheit, wie ich glaube, vollzogen worden. Als ich Minister war, erinnere ich mich, daß in den damaligen liberalen Blättern die Wendung stand: wie kann man „diesem Menschen" — und nun folgt eine Charakteristik von mir — die erste Stelle in Deutschland anvertrauen! Ich weiß nicht, ob ich aus der Versehung dieser ersten Stelle in Deutschland, die nachgerade 17 Jahre in meinen Händen ist, länger als jemals ein Minister in konstitutioneller Zeit der Oeffentlichkeit und allen Stichen und Kritiken derselben gegenübergestanden hat, auf Zufriedenheit rechnen darf, und ob in dem absprechenden und wegwerfenden Urtheile über mich der Abgeordnete Richter Recht vor der Mit- und Nachwelt bekommt, oder ob mir zuerkannt wird, daß ich, nachdem ich 17 Jahre lang an der Spitze der Gesammtgeschäfte stehe, auch ein Recht zu einer Meinung über wirthschaftliche Fragen habe; darüber erwarte ich getrost das Urtheil meiner Mit-

bürger — ich will von Nachwelt nicht sprechen, es ist mir zu pathetisch. Ich bin als Kanzler, allein gelassen, verpflichtet, meine Meinung zu haben, nicht blos berechtigt, ich bin verpflichtet, nach meiner Meinung zu handeln; ich bin genöthigt gewesen, den Sachen näher zu treten, über die wir verhandeln, ich habe meine Ueberzeugung inzwischen vollständig festgestellt und werde danach handeln, auch wenn ich einen sofortigen Erfolg nicht finden sollte."

Und bei einer spätern Gelegenheit (29. November 1881) bemerkte der Kanzler im Reichstag, die Superklugheit gewisser Berufsparlamentarier persiflirend, er habe zwar nicht die angeborene Sicherheit, alles von Hause aus zu wissen; „aber mit vieljähriger ehrlicher Arbeit kann man, wenn man an der Spitze der Geschäfte steht, sich immer einige zutreffende Ansichten bilden, namentlich wenn man vorher fast lebenslang auch in der Mitte des praktischen Lebens gestanden hat, was von den Herren nicht gesagt werden kann, deren Lebensaufgabe es ist, ihre Meinung in Schrift und in der Presse und auf der Tribüne zwar zu vertreten, aber sie nicht dadurch zu berichtigen, daß sie selbst im Volke leben, — ich verstehe darunter, daß sie selbst produzirend mitwirken, daß sie die Leiden und Freuden des arbeitenden und produzirenden Volkes an sich selbst mitempfunden haben, — dabei erkennt man mehr als aus der bloßen Büchergelehrsamkeit, was dem Volke fehlt."

Die wirthschaftliche Thätigkeit Bismarcks gestaltet sich seit 1879 so vielseitig, daß wir bezüglich der Einzelheiten auf die unten mitgetheilten Materialien selbst verweisen müssen. Hier sollen nur in großen Zügen die Richtungen angegeben werden, in denen er fernerhin gewirkt hat.

I. Die Handels- und Zollpolitik.

Die grundlegenden Gedanken von Bismarcks Handelspolitik finden wir in seinem Schreiben an den Bundesrath vom 15. Dezember 1878. Dem hier zum Ausdruck gebrachten Streben nach einer möglichst umfassenden und ergiebigen Ausbildung des Zollsystems lagen zweierlei Motive zu Grunde, einmal ein fiskalisches, wovon später die Rede sein wird, und sodann ein volkswirthschaftliches, der Wunsch, durch die Gestaltung des Zolltarifs der inländischen Produktion auf dem einheimischen Markte einen Vorzug vor den ausländischen Produkten zu gewähren. Das letztere Ziel hoffte der Kanzler mittelst Rückkehr zu dem ehemaligen Prinzip der Zollpflichtigkeit aller über die Grenze eingehenden Gegenstände zu erreichen; die bestehenden Schutzzölle wollte er beibehalten wissen, und außerdem je nach dem Ergebniß der im Gange befindlichen Enqueten die Wiederherstellung höherer oder die Erhöhung der gegenwärtigen beantragen. Schutzzölle für einzelne Industriezweige verwarf der Kanzler, sie paßten nicht in sein System,

welches seine Wirkungen über alle produzirenden Kreise der Nation gleichmäßig vertheilen und im Resultate auch dem nicht produzirenden Theile der Bevölkerung von Nutzen sein sollte. Die Annahme, daß dem inländischen Konsumenten der erhöhte Zoll zur Last falle, erklärte er für falsch.

Bisher war vielfach die Annahme verbreitet, das Schreiben Bismarcks vom 15. Dezember 1878 sei in die Welt gegangen, ohne daß der hohe Verfasser in Betreff der darin enthaltenen Prinzipien sich des Einverständnisses der preußischen Ressortminister und der deutschen Regierungen versichert hätte. Dies trifft nicht zu. Bereits Ende Oktober 1878 hatte der Kanzler den Bundesregierungen seinen Entschluß, den Zolltarif zu revidiren und eine Tarifkommission einzusetzen, mitgetheilt. Daß es ihm sehr ernst mit der Sache sei, daraus machte Bismarck kein Hehl. „Will man nicht — so äußerte er sich — meinem Vorschlage gemäß verfahren, lassen Bundesrath und Reichstag oder einer von beiden mich im Stich, so bin ich nicht mehr Reichskanzler, dann müssen andere sehen, wie sie die Deficits aus der Welt schaffen."

Dabei war es dem Kanzler nur um die Sache zu thun; wie sich der Umschwung vollzog, mit welchen Kollegen, mit Hülfe welcher Parteien war ihm gleichgültig. Thatsächlich vollzog sich auch ein vollständiger Wechsel im Staatsministerium und in den Parteigruppirungen. Die Liberalen, Bismarcks ehemalige Bundesgenossen, wurden zum Theil erbitterte Gegner seiner Wirthschaftsreform, das Centrum, das Aschenbrödel des Hauses, wie es die Germania nannte, verwandelte sich in die Prinzessin, welche die goldenen Gaben vertheilte, und wunderleicht hatte Windhorst auf einmal den Weg in das Kanzlerpalais gefunden.

Daß der erste Eindruck des Schreibens vom 15. Dezember 1878 je nach dem handelspolitischen Standpunkte der Beurtheilenden ein verschiedener war, bedarf keiner Bemerkung; darüber aber herrschte nur eine Stimme, daß der Reichskanzler in der Denkschrift sein Programm mit einer Klarheit, Bestimmtheit und Konsequenz bis in alle Einzelheiten entwickelt hatte, die den, wohl nicht immer aufrichtig gemeinten Klagen über die Unklarheit seiner finanziellen Pläne ein für alle Mal ein Ende machte. „Es liegt uns hier — so schrieb die Post — in lichtvollster Darstellung ein großartig erdachter, streng geschlossener und in sich zusammenhängender Reformplan vor, in welchem das Problem einer Kombination der Steuer- und Zollfrage eine bewunderungswürdige Lösung gefunden hat."*) Es zeigte sich

*) Ein Leitartikel der Vossischen Zeitung Nr. 5 vom 4. Januar 1879 „Bamberger contra Bismarck" kam freilich zu einem anderen Schlusse: „Blos vom finanziellen Standpunkt ist der Plan des Kanzlers danach schlecht begründet, sein wirthschaftlicher ist noch schlechter, und man muß Gedanken verfolgen, die im Schreiben vom 15. Dezember nicht ausgeführt sind, um auf die letzten Absichten zu kommen."

denn auch in fast allen Gegenden Deutschlands in weiten Kreisen ein volles Verständniß und freudige Zustimmung in Bezug auf die Ziele, welchen der Kanzler in dem Dezemberbriefe Ausdruck gegeben hatte. Aus allen Berufsklassen, von Vertretern der Industrie und der Landwirthschaft, die seit langer Zeit zum ersten Mal die Gemeinschaft ihrer Interessen fühlten und sich die Hand reichten, gelangten an Bismarck Kundgebungen des Dankes, welche Zeugniß davon ablegten, wie richtig er die Bedürfnisse und Wünsche der Volkskreise erfaßt hatte und wie großes Vertrauen ihm für die Erfüllung seiner großen Aufgabe entgegengebracht wurde.

Den Zolltarif selbst ließ Bismarck in einer von ihm zusammenberufenen Kommission berathen. Gegen die Zusammensetzung derselben ließ sich nichts einwenden, dafür erregte aber die Vertheilung der Referate den Unwillen der Freihändler, die am liebsten gesehen hätten, wenn die entscheidenden Branchen in die Hände ihrer Gesinnungsgenossen gefallen wären. Statt dessen erhielten die wichtigsten Positionen — z. B. Getreide, Taback, Petroleum, Kohlen — die Herren Tiedemann und von Boetticher, deren Stellung zu dem Programm des Kanzlers nicht zweifelhaft sein konnte, während der Vertreter der freihändlerisch gesinnten Hansestädte über Spielkarten, Kalender, Kunstwerke u. s. w. referiren sollte.

Interessant ist es, zu verfolgen, welche Thatkraft der Kanzler vom Anfang des Jahres 1879 ab angewandt hat, um die Tarifreform durchzusetzen. Bismarck hat damals eine agitatorische Thätigkeit entwickelt, wie zuvor auf keinem anderen Gebiete; ein Beweis, daß niemals eine Frage so sehr sein Interesse wachzurufen vermochte, als die wirthschaftliche. Auch zu Zeiten des Kulturkampfs war er geschäftig in Beantwortung von Adressen und Zustimmungs-Telegrammen und in Anfeuerung seiner Gesinnungsgenossen; allein was ist diese Thätigkeit im Vergleich zu den hunderten von Schreiben, die er jetzt in alle Theile Deutschlands entsandte, hier, um für eine ihm zu Theil gewordene Unterstützung zu danken, dort, um wankende Gemüther zu gewinnen, Vorurtheile zu beseitigen und Aufklärung oder taktische Rathschläge zu geben. Diese Kundgebungen Bismarcks haben ihren Werth als solche, unbekümmert um die Frage, ob sich in jeder derselben neue Gesichtspunkte oder wiederkehrende Redewendungen vorfinden, ihre Aufgabe war nicht, zu belehren, sondern Propaganda zu machen, Hoffnungen zu beleben und zu thatkräftigem Verhalten anzuspornen. Die Gegner der Zolltarifreform ahnten auch die Bedeutung dieses Schriftwechsels Bismarcks mit den Interessenten sehr wohl und suchten die Schreiben durch die Bezeichnung als „Bauernbriefe" zu diskreditiren. Die Adressaten hielten sie dafür als „Ehrenbriefe" hoch.

Die Anfeuerung der Interessenten that aber auch wirklich noth, denn auf der gegnerischen Seite wurde buchstäblich Alles aufgeboten, das Werk

Bismarcks herunterzusetzen. Um vor dem Schutzzollsystem Angst zu verbreiten, wurden die schwärzesten Gemälde entworfen. Ein Abgeordneter wollte seine Wähler gruselig machen, indem er ihnen die künftige deutsche Duane unter dem neuen Zolltarif mit den Worten schilderte: „Mit der Durchwühlung der Koffer und der Belastung der Taschen sollen wir wieder Bekanntschaft machen," welches Bild die Post ins Lächerliche zog, indem sie bemerkte: „Man wird uns in die Westentasche greifen, ob wir einen Centner Roggen darin versteckt, man wird uns die Stiefeln ausziehen, ob wir rechts einen Centner Roheisen, links eine Lokomotive verborgen, man wird uns den Hut abnehmen, ob wir 100 kg Butter hineingesteckt, man wird uns den Mund aufreißen, ob wir in einem hohlen Zahn amerikanisches Holz zu einem Pianino tragen."

Daß die Zollfrage jetzt Alles dominirte, konnte man auch aus den Betrachtungen ersehen, welche die Blätter zum 65. Geburtstag Bismarcks (1. April 1879) anstellten. Die National-Zeitung schloß ihren der Feier gewidmeten Artikel: „Nehmen Sie die Art, welche ich prozedirt habe, als Signalschüsse, aber nehmen Sie sie noch nicht als einen Kampf. Der Kampf wird uns jahrelang beschäftigen; aber ich hoffe, er wird zum Heil, zum Glück, zur Prosperität unseres Vaterlandes führen." — Mit diesen Worten hat der Reichskanzler in der Reichstagssitzung vom 21. Februar das Programm der Zukunft gezogen. Eine mehr kampfbereite und zuversichtliche Sprache hat der leitende Staatsmann in der langen Zeit seiner Wirksamkeit selten geführt. Wir bewundern die Energie und Rüstigkeit, mit welcher der Reichskanzler, uneingeschläfert durch alle Triumphe, die er bis jetzt erzielt hat, ein so großes und weitaussehendes Unternehmen auf seine Schultern nimmt. Denn daß er der Schlüsselpunkt des großen Umschwungs ist, der sich vorbereitet, darüber ist ein Zweifel ja überhaupt ausgeschlossen. Der Einzelne wird sich dem unterwerfen müssen, was demnächst der Reichstag in Uebereinstimmung mit dem Reichskanzler in jenen wichtigen Fragen beschließt, wie es auch fallen möge und der Erfolg allein kann richten, wo die größere Berechtigung lag, in dem Widerstand gegenüber der wirthschaftlichen Umkehr oder in ihrer Beförderung. Sicher ist aber hier wiederum ein merkwürdiges Beispiel gegeben, was im Leben der Nationen eine zielbewußte Persönlichkeit bedeutet, welche die Macht kennt, die in der Initiative liegt, und sie mit rücksichtslosem Nachdruck zu gebrauchen versteht. Der Reichskanzler hat dabei zwei große Faktoren für sich: er hat zu gestalten gewußt, was unklar in in den Köpfen von Millionen spukte, und das giebt seinem Beginnen den Nachdruck. In der Ausführung und taktischen Leitung ist er aber wieder der Einzelne, seine Gegner dagegen die Vielen. Das sind gewaltige Bürgschaften des äußeren Erfolges: den inneren Werth stellen wir hier nicht zur Diskussion, das Leben und die Erfahrung werden ihn der härtesten

Probe unterwerfen. Die Hoffnung aber, welche in jener Rede ausgesprochen wurde, daß das, was geschehen soll, zum Heil, zum Glück, zur Prosperität des Vaterlandes gereichen möge, konnte aus keinem überzeugteren und patriotischeren Herzen kommen, als aus dem des Reichskanzlers. Möge ihm und seinen Volksgenossen die Erfüllung so stolzer und schöner Hoffnungen gewährt sein." —

Zwischen der Vorlage des Tarifs an den Reichstag (4. April 1879) und der Berathung desselben in dieser Körperschaft fiel noch eine bedeutsame Kundgebung des Kanzlers, seine Korrespondenz mit dem Freiherrn von Thüngen, welcher an dem Zolltarifentwurf insbesondere auszusetzen fand, daß derselbe nur die Industrie schütze, die Landwirthschaft aber nur schlecht abfinde. Bismarck gab dem Beschwerdeführer Recht und trat in der unterm 14. April 1879 ertheilten, für die Oeffentlichkeit bestimmten Antwort mit dem ganzen Gewicht seiner Stimme für höhere Getreidezölle ein, als sie in dem Tarifentwurfe vorgesehen waren. Außerdem stellte er die Schäden der Eisenbahntarife an den Pranger und wies darauf hin, wie der Tarif noch da und dort im Interesse der Landwirthschaft verbessert werden könne.

Die vorstehende Korrespondenz rief im Lager der Freihandelspartei einen Sturm der Entrüstung hervor. Selbst die National-Zeitung, die, ohne sich auf den Boden des Bismarckschen Programms zu stellen, doch durch mehrere darin enthaltene Gedanken sympathisch berührt war*) überkam jetzt eine förmliche sittliche Entrüstung. „Wir wissen es, wir sehen es jeden Tag deutlicher — nicht Gründen und sachlichen Beweisen folgt eine außerordentliche Stömung, vielleicht die Mehrheit des deutschen Volkes, sie folgt dem Anreiz der Interessen, sie folgt vor Allem der großen und bahnbrechenden Autorität des Reichskanzlers. Würde die Situation durch logische Schlüsse regiert, die Veröffentlichung des v. Thüngenschen Schreibens müßte wie ein kalter Strahl auf den Eifer der Verfechter der neuen Steuerpolitik wirken. Denn wo solche literarische Erscheinungen, wie sie jener Brief darstellt, als Beweisstücke für eine Ansicht — nein, für eine zur unmittelbaren Durchführung bestimmte Reform — auftreten, da muß das Vertrauen schwinden, so weit es auf Verstandesgründen beruht, da bleibt wohl die

*) Sie freute sich, daß Bismarck auch den Wirthschaftsfragen gegenüber sich als der universelle Staatsmann bethätige, der er sei, nicht aber in Neutralität verharre, als einseitiger Diplomat, für welchen ihn Thoren erklären. Fürs zweite fand sie das Streben berechtigt, Deutschland von der Rolle eines handelspolitischen Aschenbrödels zu erlösen, sie lieh dem hier zu erreichenden Ziel einen äußerst glücklichen Ausdruck, wenn sie sagte: „Auch wir haben ein lebhaftes Gefühl dafür, daß in den Wirthschaftsverträgen, welche ein Staat schließt, nicht allein sein Vortheil, sondern auch seine Würde zum Ausdruck kommen müsse." Der dritte Punkt, in welchem das Blatt sein Einverständniß mit dem Kanzler erklärte, war der, daß die Pflege der wirthschaftlichen Interessen Gerechtigkeit gegen eine jede Art von Arbeit üben müsse.

Intuition, bei Manchem sogar die Inspiration übrig, mit denen wir leider nicht zu rechnen wissen. Der Reichskanzler hat freilich den Gedanken von sich abgelehnt, als wolle er durch seine Antwort auf den Thüngenschen Brief eine Agitation für eine Erhöhung der Getreidezölle hervorrufen. Allein wenn wir diese Auslegung mit Bereitwilligkeit acceptiren und in ihr eine Grenze für entsprechende Versuche sehen, so bleibt noch in dem anderweitigen Inhalt des Antwortschreibens des Reichskanzlers eine weitgehende Indossirung des Thüngenschen Schriftstücks übrig. Ein Charakter, der von einem Extrem zum andern springt, der statt Gründe sensationelle Zukunftsbilder, statt richtiger Zahlen ein verwirrtes Durcheinander giebt, erscheint uns allerdings als ein Wegweiser, aber als ein solcher, der den Weg nachweist, den man vermeidet, nicht den, welchen man mit dem Gefühl der Sicherheit geht. Und wir glauben mit Zuversicht sagen zu können, daß im ganzen Verlauf der preußischen Geschichte noch nie ein Schriftstück wie das Thüngensche in nächsten Bezug zu einer grundstürzenden Gesetzgebung getreten ist."

Das dem Kanzler bisher so treue Blatt (die National-Zeitung) trieb jetzt die Schwarzseherei förmlich auf die Spitze. Heute machte es aus der Notiz, wonach der Kanzler sich vom Kaiser einen Urlaub erbeten, ein Schreckbild, morgen stellte es denselben hin, als steuere er auf eine entwerthete Valuta zu, am dritten Tage sprach dasselbe mit Wehmuth von der Entthronung der Wissenschaft, der Unterdrückung der Städte und des Kaufmannsstandes zu Gunsten des Bauernstandes unter Führung der Großgrundbesitzer und der Großindustriellen. Man mußte wirklich glauben, daß das Ende der Alleinherrschaft der Manchestermänner das Ende der Wissenschaft bedeutete.

Auch nach der (früher regierungsfreundlichen) Weser-Zeitung war das Vaterland in Gefahr. Sie mahnte, die alte Fahne mit Energie zu vertheidigen: „Die entfesselte Habgier siegender Armeen verübte oft schon nach entschiedener Schlacht Frevel, die der Feldherr nicht billigte, aber auch nicht hindern konnte. Wer weiß, was im Reichstag der Rausch des Sieges noch ersinnen und vielleicht durchsetzen könnte, wenn es an aller entschlossenen Gegenwehr fehlt? Schon um dies zu verhüten, muß jeder fußbreit Terrain hartnäckig vertheidigt werden, wie es in der Tarifkommission von Seiten der Minorität geschehen ist. Den Rückzug zu decken, ist schon oft ehrenvoller für das geschlagene Heer gewesen, als das Lagern auf der Wahlstatt für den erschöpften Sieger."

Mehr noch als gegen den neuen Tarif wendete sich der Groll der extremen Freihändler gegen Bismarck, dem man ja allein die ganze „Bescheerung" zu danken habe. Zu keiner Zeit seiner langen Regierungsthätigkeit mußte derselbe so viele Angriffe, Verläumdungen und systematische

Verkleinerungen über sich ergehen lassen, als in der ersten Hälfte des Jahres 1879.

Professor Boretius bemerkte in seinem Rechenschaftsbericht an seine Wähler: „Einem Manne, der so wandlungsfähig sich in seinen wirthschaftlichen Ansichten gezeigt hat, wie der Fürst Bismarck, kann unmöglich allein unsere wirthschaftliche Entwickelung überlassen werden." Von anderer Seite wurde bemerkt: „daß der Reichskanzler alle acht Tage seine Meinung wechsele, und wenn man auf die Vorschläge des Reichskanzlers eingehe, so wisse man nicht, ob der Reichskanzler in 14 Tagen noch derselben Meinung sei."

Ein sich durch freihändlerischen Eifer und politischen Radikalismus besonders auszeichnendes Blatt, die Berliner Zeitung, fürchtete, „daß ein einziger Mann durch seine zähe Willensstärke eine ganze Nation, die gebildetste aller Nationen, zu einer Umkehr zwingt, die mit der Aufgabe der politischen Freiheit und zugleich mit der Aufopferung der natürlichsten wirthschaftlichen Vortheile identisch ist. Die Schuld für diese verhängnißvolle Wandlung trifft mehr oder minder das ganze Volk, welches sich Jahre hindurch in einen Personenkultus hineingelebt hat, neben welchem die Verehrung der wahren Götter der Freiheit und des Rechts nicht bestehen konnte."

Die Berliner Bürger-Zeitung, ein Blatt von derselben Richtung, führte Ende Mai 1879 den Gedanken aus, daß das gesamte Bismarcksche Regierungssystem die Verkörperung des Grundsatzes sei: „Macht geht vor Recht." Und da dieser Grundsatz den Geboten der Ethik durchaus entgegengesetzt sei, so gebe es für den wahren Patrioten nur eine Pflicht: „mit allen gesetzlichen Mitteln die Beseitigung dieses Regierungssystems anstreben, welches sämmtliche Zweige des sozialen Lebens so schwer geschädigt hat und ferner schädigt. Wäre die Möglichkeit vorhanden, daß Fürst Bismarck sein persönliches System aufgäbe zu Gunsten einer wirklich parlamentarischen Regierung, so könnte man durch Beiordnung selbständiger Männer auf Abhülfe hoffen; da wir aber mit Thatsachen rechnen müssen und diese Thatsachen unwiderleglich darthun, daß Fürst Bismarck niemals auf eine derartige Wendung der Dinge eingehen wird, so muß die Parole kurz und klar lauten: Die innere Regierung des Reichs muß den Händen des Fürsten Bismarck entzogen werden. Von der äußeren Politik sehen wir vollständig ab, denn da ist es wenigstens zweifelhaft, ob das vom Fürsten Bismarck Erreichte nicht auch auf andere und bessere Weise zu erreichen gewesen wäre; bei der inneren Politik des Reichskanzlers aber ist es nicht zweifelhaft, sondern unbedingt feststehend, daß dieselbe nicht zum Heile Deutschlands, nicht zur Festigung, sondern zur Zerrüttung unserer wirthschaftlichen, politischen und sittlichen Verhältnisse geführt hat."

Die Vossische Zeitung hielt sich zwar mehr zurück; sie prophezeite aber dem Kanzler auch nichts Gutes; sein Spiel werde eher zu Grunde gehen,

als man glaube. Das Grundübel sei, daß der leitende Staatsmann die für die Behandlung der auswärtigen Verhältnisse angemessene Methode auf die innere Politik anwende. — —

Im Reichstag fand die Tarifvorlage wiederum in Bismarck den beredtesten und sachkundigsten Vertreter. Die Tage vom Mai bis Juli 1879 sind überhaupt als der Gipfel seiner parlamentarischen Thätigkeit anzusehen; in langstündigen Reden bemühte er sich nachzuweisen, daß Deutschland seit der Herabsetzung seiner Tarife sich in einem Verblutungsprozesse befinde, daß die Länder mit Schutzzöllen prosperirten, und daß der neue Tarif im Schutze der nationalen Arbeit noch lange nicht so weit gehe, wie der vielgepriesene von 1818, daß die Landwirthschaft von Steuern schwer bedrückt und durch die ausländische Konkurrenz geschädigt werde, daß die vorgeschlagenen Getreidezölle lediglich ein Akt ausgleichender Gerechtigkeit seien und daß die Holzzölle sich vorzüglich als Kampfzölle gegenüber Rußland eigneten, da das russische Holz eine gebundene Marschroute nach Deutschland habe. Wiederholt betonte er, er wolle die landwirthschaftlichen Produkte des Auslandes zum Vortheil der Reichsfinanzen analog besteuert wissen, wie die Produkte der deutschen Landwirthschaft durch Grundsteuer und Besteuerung des Einkommens aus Grundstücken und landwirthschaftlichen Gebäuden besteuert sind; Industrie und Landwirthschaft müßten überhaupt in dem Bewußtsein zusammenhalten, daß beiden das Bedürfniß gemeinsam sei, gegen die Vortheile anzukämpfen, welche die bisherige Gesetzgebung dem Auslande gewährt hatte. Auf die Ansichten, welche die Wissenschaft für das wirthschaftliche Leben bisher aufzustellen gewohnt war, gab er nichts. „In allen diesen Stücken halte ich von der Wissenschaft gerade so wenig, wie in irgend einer anderen Beurtheilung organischer Bildungen", wobei der Kanzler zur Rechtfertigung seines Standpunkts den folgenden Hinweis zu Hülfe nahm: „Unsere Chirurgie hat seit 2000 Jahren glänzende Fortschritte gemacht; die ärztliche Wissenschaft in Bezug auf die inneren Verhältnisse des Körpers, in die das menschliche Auge nicht hineinsehen kann, hat keine gemacht. Die abstrakten Lehren der Wissenschaft lassen mich in dieser Beziehung kalt, ich urtheile nach der Erfahrung."

Man hätte glauben können, Bismarck verwalte bereits seit vielen Jahren die Portefeuilles des Handels, des Ackerbaus und der Finanzen, so große Kenntnisse legte derselbe bezüglich der Handelsverhältnisse und der Preisbewegungen an den Tag. Besonders bei der Befürwortung des Getreidezolls zeigte der Reichskanzler eine erstaunliche, alle Gegner weit übertreffende Vertrautheit mit den Bedingungen und Modalitäten des Getreidehandels und mit den landwirthschaftlichen Verhältnissen unserer Nachbarländer. Der Vorwurf des Dilettantismus verstummte mit einem Male. Dafür stempelte

ihn die Nationalzeitung als das Haupt der Agrarier, einer Partei, worunter man die engherzig verblendeten Vorkämpfer einseitiger Interessen des landwirthschaftlichen Gewerbes zu verstehen gewohnt ist. Darauf wurde aber mit Recht ihr erwidert: „Nun, Bismarck hat es überstanden, daß er 1863 im Frühjahr ein Russe, im Herbst ein Däne geheißen wurde, er wird es auch überstehen, jetzt ein Agrarier zu heißen."

Besonders gespannt war die Welt auf das Duell Delbrück-Bismarck, das sich im Reichstag anläßlich des neuen Tarifs abspielen sollte. Selbst strikt freihändlerische, hochliberale Blätter zeigten sich nach den ersten Gängen zu der Konzession bereit, anzuerkennen, daß die Waage zwischen beiden Streitern ziemlich im Gleichgewicht stehe. Bei der Vornehmheit der beiderseitigen Kampfweise sahen sich diejenigen enttäuscht, welche leidenschaftliche Auftritte, Enthüllungen Delbrücks, Keulenschläge Bismarcks erwarteten. Um so peinlicher mußte es berühren, daß die radikale Freihandelspresse immer wieder an Delbrück anlehnte, um den Kanzler herunterzuziehen. So bemerkte z. B. die bereits erwähnte Berliner Zeitung: „Seinen Gneisenau" nannte Fürst Bismarck den Reichskanzleramts-Präsidenten Dr. Delbrück zu einer Zeit als er selbst noch den Prinzipien des Liberalismus Rechnung zu tragen schien und von der Menge, die ja so leicht zu kaptiviren ist, für einen Blücher auf dem Felde der Politik gehalten wurde. Die Menge hat sich getäuscht und zu spät muß sie erkennen, daß der vermeintliche Blücher ein „Marschall Rückwärts" ist, dessen Führung der inneren Entwickelung Deutschlands noch mehr Schaden thun dürfte, als sie uns durch die Einigung nach außen Nutzen gebracht hat. Der Vergleich zwischen Bismarck und Blücher hat somit seine Berechtigung verloren, der zwischen Delbrück und Gneisenau aber hat seine Giltigkeit voll behalten, denn der frühere Reichskanzleramts-Präsident, auch wenn er dem Reichskanzler heute kämpfend gegenübersteht und trotzdem er von den Offiziösen schon zur Klasse der Reichsfeinde gerechnet wird, bleibt doch, was er stets gewesen, der Repräsentant der wirklichen nationalen Wirthschaftspolitik, der „Generalstabschef der deutschen Freihandelspartei."

Auch das Folgende mußte sich Delbrück gefallen lassen: „Der Reichskanzler hat in den Jahren seines aufsteigenden Erfolges ein besonderes Glück in der Entdeckung ausgezeichneter und anspruchsloser Mitarbeiter gehabt. Wenn man von seinem Kreditkonto nur das abschreiben wollte, was die kritiklose Machtanbetung der Menge von dem Guthaben der beiden großen Denker Moltke und Delbrück auf die Rechnung Bismarcks gesetzt hat, wie viel oder wie wenig bliebe dann wohl für die vergötterte Durchlaucht? Daß das Gute, was nach dem Frankfurter Frieden in Deutschland geschaffen wurde, wenn nicht ausschließlich, so doch wesentlich Delbrücks Verdienst war, ist allbekannt, daß das Schlechte, das Illiberale, das Un-

konstitutionelle, was im Verlauf der Zeit immer häufiger in die Erscheinung trat, den Beifall des Reichskanzleramts-Präsidenten nicht fand, dafür bürgt dessen ganze liberale Vergangenheit, sowie seine unabhängige Gegenwart. Auf allen Seiten, im Palast des Herrschers, im Parlamentssaal und in dem deutschen Bürgerhause war und ist man sich bewußt, welchen Dank die Nation diesem Hauptmitarbeiter an dem Einigungswerk schuldet, nur an einer, und leider an der maßgebenden Stelle, hat die Rivalität des Ruhmes das Gefühl der Verpflichtung erstickt."

Nachdem das Terrain durch Artikel in diesem Sinne gehörig vorbereitet worden war, wagte der Abgeordnete Richter am 7. Juli 1879 zum ersten Mal im Reichstag dem Gedanken Ausdruck zu geben, der Liberalismus habe keine Wahl, als entweder die Schmach beständig erneuter Nachgiebigkeit, sei es im Bewilligen, sei es im Verzichten, oder die Beseitigung des Reichskanzlers an die Spitze aller seiner Forderungen zu stellen. „Ehe nicht der Kanzler selbst aufhört zu regieren, eher wird Deutschland nicht zur Ruhe kommen (Oho! rechts). Jawohl, ehe der Kanzler nicht aufhört zu regieren, eher wird Deutschland nicht zur Ruhe kommen." Der Ruf „Fort mit Bismarck" erscholl nunmehr auf der ganzen Linie und in allen Tonarten. Die Berliner Zeitung erklärte: „Für oder gegen Bismarck müsse jetzt die Parole sein; jeder wahrhaft liberale und unabhängige Deutsche müsse mit ihr einstimmen in den Ruf: Fort mit dem Bismarckschen Regierungssystem. Ist dasselbe beseitigt, so wollen wir uns dessen dankbar erinnern, was Bismarck erreicht hat, und gern vergessen, wie er Alles erreicht hat." Die Berliner Bürger-Zeitung verlangte, der Reichstag müsse dem Kanzler das Gehalt verringern, der Kanzler sei für das Reich und nicht das Reich für den Kanzler da.

Angesichts dieser Jeremiaden, pessimistischen Betrachtungen und Verkleinerungen berührte es wirklich wohlthuend, zu sehen, wie die wirthschaftlichen Maßnahmen Bismarcks im Auslande betrachtet wurden. Man war ja allerdings in einem Gefühl der Beängstigung, weil man begriff, daß das Ausland unter den Zöllen leiden bezw. dieselben tragen werde. Auf der anderen Seite erkannte man aber rückhaltslos an, Bismarck sei durch und durch ein praktischer Staatsmann, und sei, weil er vorurtheilslos mit den Gegnern rechnet, allen Parteien und Parteiführern unendlich überlegen.

Auch im Inlande fehlte es übrigens nicht an Stimmen, die da meinten, daß man in Jahr und Tag doch etwas anders über die Sache denken werde. „Auch der gegenwärtige Streit — so hob der Rheinische Courier hervor — wird mit seinem Zorn und seiner Gehässigkeit vorübergehen und vielleicht fragen wir uns schon nach einem Jahre, warum wir uns so erhitzt und so leidenschaftlich befehdet haben. Vielleicht gewahren dann die Freihändler, daß weder unser Seehandel zu Grunde gegangen ist noch

„alle Lebensbedürfnisse unerschwinglich theuer" geworden sind und unsere Schutzzöllner, daß wir noch nicht im Paradiese leben. Können aber wenigstens Gewerbe und Landwirthschaft wieder mit neuem Muthe zu arbeiten anfangen, so darf sich der Reichskanzer rühmen, abermals eine nationale That vollbracht zu haben. Im Jahre 1866 hat er das deutsche Einigungswerk durch die Armee trotz des Widerstrebens der liberalen Partei durchgeführt, und wie er damals sagen konnte: „Mit euch, wenn ihr wollt, ohne euch, gegen euch, wenn es sein muß", so auch jetzt wieder. Auch vor dreizehn Jahren haben wir unzählige Schmerzensgesänge über die „Knechtung" von ganz Deutschland gehört; man verdenke es uns nicht, wenn wir für die Unkenrufe, die wir auch in neuerer Zeit wieder überall ertönen hören, weniger empfindliche Ohren haben." —

Schon kurze Zeit nach dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifs zeigte es sich, daß die hier niedergelegten Auffassungen wohlbegründet waren. Wie sehr sich die Freihändler verrechnet hatten, das bewiesen die in den Herbst 1879 fallenden Wahlen für das preußische Abgeordnetenhaus. Das Ergebniß war der vollständige Sieg Bismarcks auf der ganzen Linie und die Erkenntniß, daß mit der Parole „Weg mit Bismarck" bei dem deutschen Volke nun einmal nichts anzufangen sei.

II. Die Steuerreform.

Ein Schriftsteller hat von seinen früheren Ansichten einmal gesagt: „Es ist wie eine abgestreifte Schlangenhaut am Wege geblieben." Auf Bismarck kann man in Bezug auf seine älteren Aussprüche dieses Wort nicht anwenden, im Gegentheil, er hält an dem einmal als richtig Erkannten mit unglaublicher Zähigkeit fest; er kommt immer wieder darauf zurück, oft erst nach 20, 30, ja 40 Jahren. Dieser Satz läßt sich auch bei der Vorliebe Bismarcks für die indirekten Steuern verfolgen.

Nach dem Scheitern der Steuerprojekte vom Frühjahr 1878 erklärte der Kanzler in dem Schreiben an den Bundesrath vom 15. Dezember 1878, die Mittel zum Erlaß der direkten Steuern in erster Linie durch Zölle auf möglichst alle in das Inland eingehende Artikel gewinnen zu wollen. Zur Ergänzung des Fehlbedarfs schlug Bismarck bereits im Zolltarif eine Anzahl von Finanzzöllen*) vor, außerdem eine Erhöhung der Biersteuer sowie des Eingangszolls auf Taback und der Steuer auf den inländischen Taback.

Indem er so die Frage von der Steuerreform mit der handelspolitischen Frage untrennbar verwob, sicherte er sich bezüglich der ersteren einen vorzüglichen Erfolg. Würde Bismarck nur die Finanzsteuern vor den

*) Den Charakter von solchen hatten aus Nr. 25 des Tarifs die Positionen Wein, Früchte, Gewürze, Kaffee, Salz, Thee, ferner Nr. 29 Petroleum.

Reichstag gebracht haben, so hätte ihm dieser dieselben einzeln zerpflückt, wie s. Z. das Steuerbouquet; der alte Prinzipienkampf über die Vortheile der direkten und indirekten Steuern wäre aufs Neue entbrannt, man hätte sich niemals zu einigen vermocht über die Wahl der einzelnen Finanzzölle und über die Höhe der Zoll- und Steuersätze, die Frage der konstitutionellen Garantieen wäre zur riesengroßen Schreckfigur angewachsen. So ging Alles glatt ab; die Schutzzölle zeigten die erwartete Schwimmkraft, und sie trugen nicht nur sich, sondern auch die Finanzzölle leicht und sicher in den Hafen des geldbedürftigen Reichs.

Bei Berathung der Steuerfragen im Reichstag wies Bismarck auf die Nothwendigkeit hin, mit dem bisherigen Steuersystem in Deutschland zu brechen, das Reich durch Gewinnung neuer Einnahmen selbständig zu machen, die Matrikularbeiträge zu beseitigen, die direkten Steuern, insbesondere die Klassensteuer, durch indirekte zu ersetzen, die Gemeinden, Kreise und Provinzen durch Ueberweisung bisheriger Staatssteuern zu entlasten, und der steuerlichen Prägravirung der Landwirthschaft und des Grundbesitzes ein Ende zu machen. Den aus dem Schooße des Reichstags hervorgegangenen Antrag auf Ueberweisung eines Theils des aus den neuen Einnahmen sich ergebenden Betrags an die Einzelstaaten (Antrag Franckenstein) fand er mit der Finanzhoheit des Reichs und seinen eigenen Reformplänen wohl vereinbar.

Die liberale Presse griff den Kanzler wegen dieser seiner Haltung wiederum auf das Lebhafteste an. So sprach die Vossische Zeitung von der „Niederlage des Kanzlers und des Reichs"; sie ging soweit, den König von Preußen gegen den Reichskanzler und den Kaiser aufzurufen. Die Nationalliberale Correspondenz sprach von einer „völligen Dekomposition (Zersetzung) der Regierung", und doch war gerade in diesem Momente Bismarcks Macht im Parlamente auf einer bisher nicht erreichten Höhe. Er hatte das Unglaubliche fertig gebracht, sich eine Zweidrittelmajorität zu schaffen, und von dem Drittel der Minorität war ein Drittel auf dem Punkte, ihm bei nächster Gelegenheit auch noch zuzufallen. —

Die Finanzzölle gingen allerdings aus den Reichstagsverhandlungen bedeutend beschnitten hervor; der Taback wurde minder besteuert als die Reichsregierung vorgeschlagen hatte, die Biersteuer wurde ganz abgelehnt, ebenso der Vorschlag der Regierung auf Einführung einer Lizenzsteuer für den Handel mit Taback, sowie der auf Erhebung einer Nachsteuer von Taback und Tabackfabrikaten. In Folge davon hatte sich die finanzielle Lage des Reichs nach Annahme des Zolltarif- und des Tabacksteuergesetzes nicht so sehr gebessert, daß von weiteren Steuervorschlägen hätte abgesehen werden können. Die wünschenswerthen höheren Reichseinnahmen wollte Bismarck im darauf folgenden Jahre wiederum aus einer rationellen Bierbesteuerung

erzielen, außerdem drang er, seit 10 Jahren nun bereits zum vierten Mal, auf eine mäßige Besteuerung der im Handelsverkehr umlaufenden beweglichen Werthe durch Einführung einer Reichsstempelabgabe. Ergänzend trat hierzu noch ein Antrag auf Besteuerung der zum Militärdienst nicht herangezogenen Wehrpflichtigen. Während bisher die Steuerreform an dem Widerwillen des Reichstags zu scheitern pflegte, mußte Bismarck es dieses Mal erleben, daß sich schon im Bundesrath gegen seine Vorschläge theilweise Opposition geltend machte. Den Wehrsteuer-Entwurf ließ derselbe zunächst ganz liegen, den Reichsstempelabgaben-Entwurf aber amendirte der Bundesrath, indem er mit 30 Stimmen, welche eine Bevölkerung von $7\frac{1}{2}$ Millionen vertraten, gegen 28 Stimmen, mit einer Bevölkerung von über 33 Millionen, die Stempelabgabe für Quittungen über Postanweisungen und Postvorschußsendungen ablehnte. Dieser Vorgang veranlaßte ein Abschiedsgesuch des Kanzlers. Die Ursache desselben war aber nicht so sehr das Interesse Bismarcks an der wirthschaftlichen Seite des Beschlusses, als die ungesunde verfassungsmäßige Entwickelung des Bundesraths, die er demnächst durch den Antrag auf Revision seiner Geschäftsordnung zu heilen suchte. In Bezug auf die Steuerreform wurde aber wiederum der Abschluß nicht erreicht, da der Reichstag die beiden Entwürfe wegen der Brausteuer und der Reichsstempelabgaben nur in erster Lesung zu verhandeln beliebte.

III. Eisenbahnwesen.

Das Reichseisenbahn-Projekt wurde in unserer Periode zu den Akten gelegt; es verlautete, dasselbe sei an der Ungeheuerlichkeit der Anschlagswerthe gescheitert, die Preußen dem Reich für die Abtretung seiner Bahnen abfordern wollte. Dafür vollzog sich die Durchführung des preußischen Staatseisenbahnsystems im Sinne Bismarcks, wenn auch ohne ostensible Mitwirkung desselben.*) Somit wurde dann im Wesentlichen das erreicht, was derselbe im April 1876 als nächstliegendes Ziel der Eisenbahnreform aufstellte, als er sagte: „Ich halte die Eisenbahnen dazu nicht in der Hauptsache bestimmt, ein Gegenstand finanzieller Konkurrenz zu sein, um das Höchstmögliche herauszuschlagen; die Eisenbahnen sind nach meiner Ueberzeugung viel mehr für den Dienst des Verkehrs als für den Dienst der Finanzen bestimmt."

Von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Eisenbahnverwaltungen mittelst der Differentialtarife der wirthschaftlichen Gesetzgebung des

*) Es wurden verstaatlicht, durch Gesetz vom 20. Dezember 1879: die Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahn; durch das Gesetz vom 14. Februar 1880: die Rheinische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn; durch das Gesetz vom 25. Februar 1880: Die Hamburger und Angermünde-Schwedter Eisenbahn.

Reichs nach eigenem Ermessen Konkurrenz machen, beschloß Bismarck im Wege der Reichsgesetzgebung eine vorbereitende Prüfung der Frage zu veranlassen, ob und auf welchem Wege es thunlich sei, in Anknüpfung an die Bestimmung der Reichsverfassung eine gesetzliche, und soweit es möglich ist, einheitliche Regelung des deutschen Tarifwesens herbeizuführen. Unleugbar hatten eigene ungünstige Erfahrungen über das Erträgniß seiner Landwirthschaft, seiner Forsten und seiner industriellen Betriebe ihm die Augen über die wirthschaftliche Lage des Landes geöffnet und seiner neuen Eisenbahntarif-Politik zur Richtschnur gedient. Ein im Hinblick auf die Besitzungen Bismarcks gut informirtes, demselben aber nicht freundliches Blatt (die Hamburger Börsenhalle) bemerkte in dieser Beziehung: „Was den Reichskanzler anscheinend am meisten aigrirt hat, das sind die Erfahrungen, die er in Bezug auf den verringerten Ertrag der deutschen Forstwirthschaft zu machen hatte. Ueber diesen Gegenstand hat er bereits zu einer Zeit, als von der Möglichkeit einer Wiedereinführung der Getreidezölle noch kein Wort verlautet hatte, eifrige Reden gehalten, und er ist der Ausgangspunkt für seinen Feldzug gegen die Tarifmißwirthschaft der deutschen Eisenbahnen gewesen." Bismarck formulirte diese seine Beschwerden im Frühjahr 1879 bei Gelegenheit einer vertraulichen Besprechung mit den schlagenden Worten: er bedauere, „daß seine großen Forsten bei Friedrichsruh und nicht in Ungarn gelegen seien, weil er die von ihm nach den Bergwerksdistrikten in Westfalen verkauften Grubenhölzer billiger von Ungarn als von Friedrichsruh dahin verfrachten könne." Die Freihändler nahmen dies hingeworfene Wort, welches die Sachlage drastisch schilderte, wörtlich, und glaubten dem Reichskanzler Gott weiß wie überlegen zu sein, wenn sie nachwiesen, daß „Grubenholz in Wagenladungen von Friedrichsruh nach Bochum noch immer *etwas* billiger sei als von Jablunkau (österr. Schlesien) und Kaschau (Ungarn) ebendahin. Sie entdeckten ihrerseits, der Niedergang des Preises für das Holz von Friedrichsruh sei nicht in der Verringerung seines Absatzes zu suchen, sondern überwiegend „in der stattgefundenen ganz außerordentlichen Steigerung des Angebots." Die Masse des auf dem Bahnhof in Friedrichsruh angefahrenen Holzes habe sich in Folge der intensiven Wirthschaftsmethode Bismarcks außerordentlich vermehrt. Das klingt gerade so, als ob Bismarck mit seinen Forsten im Stande gewesen wäre, auf die Holzpreise in Norddeutschland einzuwirken.

Daß übrigens Bismarck mit seiner Eisenbahntarifpolitik den wunden Punkt getroffen hatte, darüber gab sich die freihändlerische Presse keinen Illusionen hin. Die National-Zeitung nannte diesen Punkt seines Programms „den dunkelsten", denn mit Hülfe der Eisenbahnpolitik könne die Herrschaft des leitenden Staatsmannes über die wirthschaftliche Entwickelung zu einer vollkommenen werden.

Um die Mißwirthschaft zu beseitigen, beabsichtigte Bismarck:

1. das gesammte Eisenbahntarifwesen nach möglichst gleichartigen Grundsätzen gemeinsam zu ordnen,

2. die im Interesse des Verkehrs unentbehrliche Klarheit und Uebersichtlichkeit in der Tarifirung zu schaffen und zu sichern,

3. gesetzlichen Schutz dafür zu gewähren, daß die deutschen Eisenbahnen in erster Linie nicht fremdländischen Verkehrsinteressen dienstbar werden, sondern, ihrer Bestimmung bei der Anlage entsprechend, vorzugsweise dem deutschen Verkehr, der deutschen Produktion und dem Absatz der Erzeugnisse der letzteren förderlich werden (Antrag an den Bundesrath vom Februar 1879).

Es ist zu bedauern, daß dieser legislatorische Ansatz vollständig im Sande verlief; er scheiterte an der Eifersucht, mit der gewisse Bundesstaaten an ihren Rechten in Eisenbahnsachen hingen; der schwerwiegende Präsidialantrag wurde still zu Grabe getragen, die darin niedergelegten Ideen blieben darum aber doch wahr, und es wird die Zeit kommen, wo auch dieses Projekt des Kanzlers aus dem Archiv des Bundesraths hervorgeholt werden und praktische Gestalt in Form eines Gesetzes erlangen wird.

IV. Verschiedene sonstige wirthschaftliche Materien.

Eine Frage, die Bismarck insbesondere während der Tarifverhandlungen lebhaft beschäftigte, ist die, ob Deutschland überhaupt noch fernerhin Transitfreiheit gewähren solle. Ihm schien dies zweifelhaft, da mittelst derselben den Ausländern die Konkurrenz mit den Inländern erleichtert wird. Der Kanzler hatte hier aber sein letztes Wort noch nicht gesprochen, die gegnerischen Interessen noch nicht zu überwinden vermocht und sich deshalb bisher darauf beschränkt, zu erklären, daß er das Prinzip der Transitfreiheit in seiner abstrakten Allgemeinheit als ein richtiges nicht anzuerkennen vermöge.

Die Herstellung einer Zolleinigung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn bezeichnete er als ein ideales Ziel, welches den beiderseitigen handelspolitischen Transaktionen ihre Richtung anweisen soll, dessen Erreichung aber angesichts der zwischen beiden Reichen bestehenden wirthschaftlichen Gegensätze noch in weiter Ferne sei.

Im Jahre 1880 ertönten die ersten Signalschüsse, welche den bald folgenden Kampf Bismarcks mit Hamburg und Bremen wegen Eintritt derselben in den Zollverein und wegen der Verwirklichung des Art. 33 der Reichsverfassung ankündigten, nach welchem Deutschland ein Zoll- und Handelsgebiet bilden soll, umgeben von gemeinschaftlichen Zollgrenzen. Da die Hansestädte nicht das mindeste Entgegenkommen in dieser, die Zollinteressen des Reichs tiefberührenden Frage zeigten, so holte Bismarck aus

seinem Arsenal zunächst alle jene Anträge hervor, welche geeignet waren, indirekt auf die Einwilligung der Hansestädte zum Eintritt in das Zollgebiet zu wirken. Es gehörten in dieses System, — um von kleineren Aufmunterungen abzusehen — die Anregung in Betreff einer Erhöhung der Aversen in den Zollausschlüssen und die Anträge wegen Einverleibung der Stadt Altona, eines Theils der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli und der unteren Elbe in das Zollgebiet. Es ist noch in Erinnerung, mit welchen Schwierigkeiten Bismarck gerade gegen den Schluß unserer Periode im Bundesrath, Reichstag, in Hamburg und in der Presse kämpfen mußte, um dem Reiche zur Vollendung seiner Zolleinheit zu verhelfen.

Das Mißtrauen, welches die Seestädte — völlig unbegründeter Weise — gegen den leitenden Staatsmann hegten, zeigte sich auch noch auf anderen Gebieten. Sein Projekt, der deutschen Schiffahrt durch die surtaxe d'entrepôt zu Hülfe zu kommen, wurde kalt zurückgewiesen, und sein Vorhaben, die deutsche Schiffahrt und den deutschen Schiffahrtsbetrieb durch ein Reichsgesetz über die Küstenfrachtfahrt zu fördern, heftig bekämpft.

Ueber die Auswanderung verdanken wir Bismarck eine Reihe interessanter Aperçus. Die bedeutsamsten der von ihm aufgestellten Grundsätze wollen wir herausgreifen und hier aneinander reihen.

1. Der ungebührliche Druck der Steuern, besonders der direkten (Klassensteuer) wirkt stimulirend auf die Auswanderung durch Erzeugung von Unzufriedenheit. Der Schutzzoll hat noch keinen zur Expatriirung getrieben.

2. In rein landwirthschaftlichen Provinzen ist die Auswanderung am stärksten, deshalb soll dort die Industrie thunlichst gefördert werden.

3. Dem ländlichen Arbeiter muß der Erwerb einer eigenen Scholle möglichst leicht gemacht werden (Befürwortung des Systems der Erbpacht).

Hinsichtlich der Frage: soll die Goldwährung beibehalten oder wieder zur Doppelwährung übergegangen werden, hieß bis 1880 das letzte Wort Bismarcks: non liquet. Bis dahin hatte er durch die bimetallistische Bewegung in der Ueberzeugung sich nicht irre machen lassen, daß Deutschland ohne England seine Währung nicht ändern dürfe. Die im Jahre 1879 verfügte Einstellung der Silberverkäufe, an welche die Bimetallisten so große Erwartungen knüpften, war lediglich durch den damals abnorm niedrigen Silberpreis veranlaßt, und zeigte sich im Laufe der Jahre als eine Maßregel von nichtprinzipieller Bedeutung.

Der Schutz der deutschen Handelsunternehmungen im Auslande bildete seit Ende der siebenziger Jahre den Gegenstand erhöhter Fürsorge der Reichsregierung. Der Erwerbung eigener Kolonien noch abgeneigt, ging Bismarcks Bestreben dahin, in Bezug auf den überseeischen Handel Deutschland möglichst in allen in Frage kommenden Welttheilen

die volle Gleichberechtigung mit den andern Nationen zu sichern, und außerdem durch Entsendung und theilweise Stationirung Kaiserlicher Kriegsschiffe das Ansehen des deutschen Namens und die Sicherheit der deutschen Handelsflagge in den fremden Meeren zu erhöhen. Eine besondere Fürsorge widmete das Reich dem Gedeihen der deutschen Handelsunternehmungen in der Südsee. Nachdem im Jahre 1879 die Firma Godeffroy in Hamburg in eine Nothlage gerathen war, welche den deutschen Südseehandel mit dem Verlust der seinen Mittelpunkt bildenden Faktoreien und Plantagen auf den Samoa-Inseln ernstlich bedrohte, glaubte Bismarck im Interesse unseres überseeischen Handels die Mitwirkung der gesetzgebenden Körperschaften erbitten zu sollen, um dem gefährdeten Unternehmen die zu seiner Erhaltung nöthigen Mittel zuzuführen, und zwar beabsichtigte er die Errichtung einer Gesellschaft, welche die Erwerbung der genannten Faktoreien und Plantagen zum Gegenstande haben und vom Reiche finanziell unterstützt werden sollte. Die „Deutsche Seehandelsgesellschaft" konstituirte sich im Jahre 1880 unter den Auspizien des Kanzlers als erster Ansatz zu einer fruchtbringenden deutschen Kolonialentwickelung. Der Reichstag zeigte aber für das Unternehmen nicht das erwartete Verständniß; sein ablehnender Beschluß hat Bismarck auf Jahre hinaus den Muth genommen, mit neuen Kolonialprojekten hervorzutreten. Eine wirksame Kolonialpolitik hielt derselbe nur dann für durchführbar, wenn dieselbe einen starken Rückhalt seitens der Nation habe.

Erwähnen wir noch zum Schlusse die Personal-Veränderungen, welche von 1879 bis Herbst 1880 in den wirthschaftlichen Departements der Reichs- und Staatsbehörden eingetreten sind.

Im Juli 1879 erfolgte die Errichtung einer selbständigen Reichsfinanzbehörde. An die Spitze des Reichsschatzamts trat zunächst der Unterstaatssekretär Scholz. Ende Juni 1879, also wenige Tage vor den entscheidenden Abstimmungen bezüglich des Zolltarifs demissionirten der Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten Dr. Friedenthal und der Finanzminister Hobrecht. Dr. Friedenthal begründete sein Abschiedsgesuch auf Gesundheitsrücksichten; er wird aber wohl thatsächlich das Portefeuille deshalb niedergelegt haben, weil er die im Reichstag bei der dritten Lesung von den politischen Freunden des Kanzlers durchgesetzte Erhöhung der Getreidezölle nicht billigte. Bis hierher hatte Friedenthal den Plänen Bismarcks in Bezug auf eine wirthschaftliche und finanzielle Reform zugestimmt; insbesondere waren die Tarifsragen, welche die landwirthschaftliche Verwaltung näher berührten, in dem Entwurf der verbündeten Regierungen im Einverständniß mit ihm festgestellt worden, und er hatte — mit der obigen Einschränkung — seine Stimme als Abgeordneter dem gesammten Tarife, einschließlich der sogenannten Franckensteinschen Klausel, gegeben. Er war

ein Freund der indirekten Besteuerung und hatte schon vor Beginn der neuen Aera sich nicht gescheut, katheder-sozialistischen Ansichten Ausdruck zu geben.

Der Finanzminister Hobrecht war mit dem Kanzler von der Nothwendigkeit der Gewinnung neuer Reichseinnahmen auf dem Wege der indirekten Steuern, einer Reform der Klassen- und Einkommensteuer und der Ueberweisung eines Theils der Grund- und Gebäudesteuer an die kommunalen Verbände überzeugt. Dagegen waltete in Bezug auf die letzten Ziele und Pläne Bismarcks hinsichtlich der Umgestaltung und Aufhebung der direkten Steuern in Preußen eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Staatsmännern ob. Dieselbe hatte zwar für jetzt nur eine allgemeine grundsätzliche und keine praktische Bedeutung, sie gab indessen im Zusammenhange mit der Stellungnahme Bismarcks gegenüber dem Antrage Franckenstein und dem Verlangen der nationalliberalen Partei nach sogenannten „konstitutionellen" Bürgschaften den Ausschlag für den Wunsch Hobrechts, den Staatsdienst zu verlassen. An die Stelle der ausscheidenden Minister berief Bismarck den Rittergutsbesitzer Dr. Lucius und den Unterstaatssekretär Bitter.

Das Ministerium für Handel und Gewerbe ließ Bismarck vom 1. April 1879 ab durch den Staatsminister Hofmann verwalten, indem er sich von einer zwischen dem Reichskanzler-Amt und dem preußischen Handelsministerium hergestellten Personalunion eine Erleichterung, Vereinfachung und kräftigere Förderung der Reichsverwaltung versprach. Das Ausscheiden Hofmanns aus beiden Stellungen erfolgte im August 1880, und zwar mit dem Vorbehalt anderweiter dienstlicher Verwendung desselben.

Die nächsten Ereignisse ließen sehen, daß die Herstellung der erwähnten Personalunion Bismarcks Intentionen noch nicht genügte. Es sagte demselben nicht zu, die Elaborate des Handelsministeriums einfach als Reichskanzler zu acceptiren und sie auf seine Verantwortung in den Bundesrath zu bringen; er wollte auf dem Gebiete der Vorbereitung der Reichsgesetze alle aus einer zwiespältigen Bearbeitung derselben durch Preußen und durch Reichsbehörden erwachsenden Friktionen beseitigen, indem er den ganzen Prozeß von Anfang bis zu Ende in einer Hand vereinte, und zwar in der eigenen. Dies ist die Bedeutung der gleichzeitig mit dem Ausscheiden Hofmanns aus dem Reichsdienst erfolgten (zunächst allerdings nur provisorischen) Uebernahme des preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe durch Bismarck.

Wir schließen, indem wir der Provinzial-Correspondenz das Wort geben, welche in einem vielbeachteten Artikel vom 13. Oktober 1880 in Bezug auf den neuen Handelsminister bemerkte: „Für Jeden, welcher die ganze Politik des Reichskanzlers in den letzten Jahren aufmerksam verfolgte,

kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Uebernahme des Handelsministeriums durch ihn nur ein Glied in der Kette der wirthschaftlichen Reform ist, welche der Fürst vor zwei Jahren im Gegensatze zu manchen, von alten Vorurtheilen und Lehrmeinungen irregeleiteten Parteigruppen, dann aber unter lebendiger Theilnahme weiter Kreise der Bevölkerung ins Werk setzte und mit der Aenderung der Zollpolitik einleitete. Durch die Uebernahme des Handelsministeriums drückte der Reichskanzler den Entschluß aus, die Reform, die auf der einen Seite begonnen, auch von der anderen in Angriff zu nehmen, und diejenigen Vorschläge selbst vorzubereiten, welche geeignet sind, die Lage der Arbeiter zu verbessern und die Wohlfahrt des Gewerbes auf eine sichere moralische Grundlage zu stellen. Es ist die Konsequenz eines zielbewußten, wohlberechneten Plans, dessen Durchführung im Interesse der Gesammtheit unaufschiebbar ist und zu dessen Verwirklichung er auf die Mitwirkung aller positiv denkenden und staatserhaltenden Parteien rechnet. Wenn die Behandlung auch dieser Frage nicht nach den Auffassungen und Geboten bloßer Lehrmeinungen, sondern vor Allem nach den Anforderungen der thatsächlichen Lage der Dinge und nach den wirklichen Bedürfnissen und praktischen Interessen des Volkes gestaltet wird, wenn ihm in diesem Sinne die parlamentarische Unterstützung zu Theil wird, dann dürfte auch ungeachtet der vielbestrittenen Möglichkeit des Erfolges das Gelingen nicht fehlen."

Ueberblicken wir nunmehr im Einzelnen die aus dieser letzten Periode zu Verfügung stehenden Materialien.

12. November 1878. **Schreiben an den Bundesrath, betr. die Zoll- und Steuerreform; Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs.**

„Die finanziellen, volkswirthschaftlichen und handelspolitischen Verhältnisse, welche auf die gegenwärtige Gestaltung des Vereins-Zolltarifs von entscheidendem Einflusse gewesen sind, haben im Laufe der letzten Jahre wesentliche Veränderungen erfahren.

Die finanzielle Lage des Reichs wie der einzelnen Bundesstaaten erheischt eine Vermehrung der Reichseinnahmen durch stärkere Heranziehung der dem Reiche zur Verfügung stehenden Einnahmequellen. Bei den im vorigen Sommer zu Heidelberg stattgehabten vertraulichen Besprechungen über die im Reiche anzustrebende Steuerreform ist denn auch die Ueberzeugung einmüthig zum Ausdruck gelangt, daß das System der indirekten Besteuerung in Deutschland weiter auszubilden sei, und es ist daselbst über die vorzugsweise ins Auge zu fassenden Finanzartikel allseitiges Einverständniß erzielt worden.

Außerdem erfordert die derzeitige Lage der deutschen Industrie, sowie

das mit Ablauf der Handelsverträge in den großen Nachbarstaaten und Amerika zu Tage getretene Bestreben nach Erhöhung des Schutzes der einheimischen Produktion gegen die Mitbewerbung des Auslandes eine eingehende Untersuchung der Frage, ob nicht auch den vaterländischen Erzeugnissen in erhöhtem Maße die Versorgung des deutschen Marktes vorzubehalten und dadurch auf die Vermehrung der inländischen Produktion hinzuwirken, sowie zugleich Verhandlungsmaterial zu schaffen sei, um später zu versuchen, ob und inwieweit sich im Wege neuer Verträge die Schranken beseitigen lassen, welche unsere Exportinteressen schädigen.

Die Ergebnisse der im Gange befindlichen Enqueten über die Lage der Eisenindustrie, sowie der Baumwoll- und Leinenindustrie werden nützliche Grundlagen schaffen für die Beantwortung der Frage der Zweckmäßigkeit einer Erhöhung oder Wiedereinführung von Zöllen auf die Erzeugnisse der in Frage stehenden Industrien. Ueber einige weiter bereits in Anregung gekommene Aenderungen des autonomen Zolltarifs, welche zum Theil eine korrektere Fassung des Tarifs, zum Theil die Beseitigung von Mißverhältnissen zwischen den Zollsätzen von Halbfabrikaten und Ganzfabrikaten, zum Theil Erhöhungen des Schutzes einzelner Industriezweige gegenüber der Konkurrenz des Auslandes bezwecken, sind Vorarbeiten gefertigt, welche den betreffenden Ausschüssen des Bundesraths werden vorgelegt werden. Es wird dabei nicht ausgeschlossen sein, daß auch noch für andere Erzeugnisse die Einführung höherer Eingangszölle angeregt werde.

In formeller Hinsicht würde, abgesehen von der Umrechnung der Zollsätze in die Reichswährung, zu prüfen sein, ob nicht an Stelle des Zentners eine andere Gewichtseinheit in den Tarif einzustellen und die jetzige Gruppirung und Aufeinanderfolge der einzelnen Positionen des Tarifs einer durchgreifenden Revision zu unterziehen sein möchte. In ersterer Hinsicht ist daran zu erinnern, wie Bremen unter Berufung darauf, daß die Eisenbahnverwaltungen die Gewichtsangaben in Kilogrammen verlangen, bereits unter dem 10. Januar 1875 eine Beschlußnahme des Bundesraths dahin beantragt hat, daß im zollamtlichen Verkehr die Bezeichnung des Gewichts ausschließlich nach Kilogrammen stattzufinden habe — Drucksache Nr. 3 der Session 1874/75. Der Bundesraths-Ausschuß für Zoll- und Steuerwesen hat sich demnächst mit der Einführung des Kilogramms als Gewichtsbezeichnung im zollamtlichen Verkehr grundsätzlich einverstanden erklärt, hinsichtlich der Durchführung der Maßregel aber sich für eine Verschiebung bis zu einer allgemeinen Revision des Zolltarifs ausgesprochen. Ueber die Frage, ob die Gruppirung und Aufeinanderfolge der einzelnen Positionen des jetzigen Zolltarifs beizubehalten oder ob eine strengere alphabetische Ordnung oder eine systematische Gruppirung für den künftigen Tarif zu wählen sein möchte, liegen gleichfalls von verschiedenen Seiten Vorarbeiten

vor, welche der Verwerthung harren. Um die Lösung der vorstehend angedeuteten Fragen thunlichst zu beschleunigen und der für die betheiligten Erwerbszweige drückenden Ungewißheit über die künftige Gestaltung unseres Tarifwesens möglichst bald ein Ende zu machen, erscheint die Einsetzung einer besonderen Kommission angezeigt, welche unter Benutzung des vorhandenen so wie desjenigen Materials, welches durch die Enqueten geschaffen und jener Kommission zu überweisen sein würde, die Revision des Zolltarifs vorzubereiten und die erforderlichen Anträge bei dem Bundesrath zu stellen hätte. Die Aufgabe der Kommission würde danach auf den gesammten Inhalt des Tarifs, mit Ausnahme derjenigen Finanzartikel, über welche auf der Heidelberger Ministerkonferenz Einverständniß erzielt ist, und welche einer gesonderten Bearbeitung bereits unterliegen, sich zu erstrecken haben. Die Kommission würde aus Beamten des Reichs und der hauptsächlich betheiligten Bundesstaaten zusammenzusetzen sein. Die Anzahl der Mitglieder dürfte mit Rücksicht auf den Umfang der Aufgabe nicht zu knapp gegriffen werden. Die Bearbeitung der einzelnen Detailfragen möchte nach Feststellung der allgemeinen Grundsätze kleineren, aus der Mitte der Kommission zu bildenden Subkommissionen zu übertragen sein. Auch wird es sich empfehlen, sowohl der zu berufenden Kommission, als auch den Subkommissionen das Recht einzuräumen, Sachverständige zu vernehmen oder schriftliche Gutachten einzuziehen oder durch Requisition der Landesbehörden Ermittelungen zu veranlassen."*)

15. Dezember 1878, Friedrichsruh. **Schreiben an den Bundesrath, betr. die Ziele bei der Tarifreform. Streben nach Verminderung der direkten und Vermehrung der indirekten Einnahmen. Rückkehr zu dem Prinzip der Zollpflichtigkeit aller über die Grenze ein-**

*) Der hierauf vom Bundesrath gefaßte Beschluß lautete folgendermaßen: „1. Zum Zwecke der Revision des bestehenden Zolltarifs wird eine aus 15 Mitgliedern bestehende Kommission von Beamten des Reichs und der Bundesstaaten eingesetzt. Von diesen 15 Mitgliedern werden 3 von dem Reichskanzler, 3 von Preußen, 2 von Bayern und je 1 von Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg, Sachsen-Weimar und von den Hansestädten ernannt werden. Der Vorsitzende wird von dem Reichskanzler aus der Zahl der Mitglieder ernannt. 2. Die Aufgabe der Kommission erstreckt sich auf die Revision des ganzen Zolltarifs, sowohl hinsichtlich der äußeren formalen Anordnung und der Uebereinstimmung desselben mit dem gültigen Münz-, Maaß- und Gewichtssystem, als auch hinsichtlich des Inhalts, insbesondere der Vollständigkeit und der Angemessenheit der einzelnen Zollsätze, mit Ausnahme jedoch der einer besonderen Beschlußfassung unterliegenden Finanzartikel. 3. Die Kommission wird ermächtigt, zum Zwecke der Bearbeitung von Detailfragen aus ihrer Mitte Subkommissionen zu bilden. 4. Sowohl die Kommission selbst als die von ihr gebildeten Subkommissionen sind berechtigt, Sachverständige zu vernehmen oder schriftliche Gutachten einzuziehen und durch Requisition von Landesbehörden Ermittelungen zu veranlassen."

gehenden Gegenstände. Rechtfertigung dieses Systems auch in volkswirthschaftlicher Beziehung. Antrag auf Beibehaltung der bisherigen Schutzzölle bezw. auf Wiederherstellung höherer oder Erhöhung der gegenwärtigen, desgleichen auf eine Revision der Eisenbahntarife.

„Nachdem der Bundesrath auf Grund der Vorlage vom 12. November 1878*) die Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs beschlossen hat, beehre ich mich, nachstehend die Gesichtspunkte darzulegen und zur geneigten Erwägung zu stellen, welche mir bei dieser Revision als leitende vorschweben, und in deren Richtung ich amtlich zu wirken bestrebt bin.

In erster Linie steht für mich das Interesse der finanziellen Reform: Verminderung der direkten Steuerlast durch Vermehrung der auf indirekten Abgaben beruhenden Einnahmen des Reichs.

Wie weit Deutschland in der finanziellen Entwickelung seines Zollwesens hinter anderen Staaten zurückgeblieben ist, zeigt die unter 1 anliegende Uebersicht.**) Das hier dargestellte Verhältniß würde sich noch ungünstiger für Deutschland gestalten, wenn zu den für Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien aufgeführten Beträgen der Einnahme an Grenzzöllen die Summen hinzugefügt würden, welche diese Staaten an Stelle des Zolls vom ausländischen Taback in der Form des Monopolertrags beziehen, und welche zu Gunsten der Gemeinden als Oktroi erhoben werden.

Es beruht nicht auf Zufall, daß andere Großstaaten, zumal solche mit weit vorgeschrittener politischer und wirthschaftlicher Einwickelung, die Deckung ihrer Ausgaben vorzugsweise in dem Ertrag der Zölle und indirekten Steuern suchen.

Die direkte Steuer, welche in einem für jeden einzelnen Steuerpflichtigen im Voraus festgestellten Betrage dem einzelnen Besteuerten abgefordert und nöthigenfalls durch Zwang von ihm beigefordert wird, wirkt ihrer

*) Vgl. S. 168.

**) In der Anlage 1 waren nach mehrjähriger Erhebung die Durchschnittseinnahmen an Grenzzöllen in folgenden Staaten zusammengestellt: Deutsches Reich (1873—1877) 119 688 266 Mark (2,83 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Oesterreich-Ungarn (1872 bis 1876) 46 465 675 Mark (1,26 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Frankreich (1873—1876) 177 288 472 Mark (4,88 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Italien (1873—1877) 81 643 560 Mark (2,97 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Rußland (1872—1876) 190 272 000 Mark (2,65 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Großbritannien (1. April 1872/73—1876/77) 412 221 192 Mark (12,59 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Schweden (1874—1878) 22 275 000 Mark (5,03 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Dänemark (1875/76—1876/77) 20 346 008 Mark (10,60 Mark pro Kopf der Bevölkerung), Amerika [U. S. of A.] (1. Juli 1872/73—1876/77) 629 911 645 Mark (16,34 Mark pro Kopf der Bevölkerung).

Natur nach drückender als jede indirekte Abgabe, die in ihrem Betrage sowohl der Gesammtheit, als dem Einzelnen gegenüber an den Umfang des Verbrauchs besteuerter Gegenstände sich anschließt und, soweit sie den einzelnen Konsumenten trifft, von diesem in der Regel nicht besonders, sondern in und mit dem Preise der Waaren entrichtet wird. In dem größten Theile Deutschlands haben die direkten Steuern einschließlich der Kommunalabgaben eine Höhe erreicht, welche drückend ist und wirthschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint. Am meisten leiden unter derselben gegenwärtig diejenigen Mittelklassen, deren Einkommen sich etwa in der Grenze bis zu 6000 Mark bewegt, und welche durch exekutorisch beigetriebene oder über ihre Kräfte gezahlte direkte Steuern noch häufiger als die Angehörigen der untersten Steuerklassen in ihrem wirthschaftlichen Bestande untergraben werden. Soll die Steuerreform, wie ich es für erforderlich halte, in ihren Erleichterungen bis zu diesen Grenzen reichen, so muß sie bei der Revision des Zolltarifs auf einer möglichst breiten Grundlage beginnen. Je ergiebiger man das Zollsystem in finanzieller Hinsicht gestaltet, um so größer werden die Erleichterungen auf dem Gebiete der direkten Steuern sein können und sein müssen.

Denn es versteht sich von selbst, daß mit der Vermehrung der indirekten Einnahmen des Reichs nicht eine Erhöhung der Gesammtsteuerlast bezweckt werden kann. Das Maß der Gesammtsteuerlast ist nicht durch die Höhe der Einnahmen, sondern durch die Höhe des Bedarfs bedingt, durch die Höhe der Ausgaben, welche im Einverständniß zwischen Regierung und Volksvertretung als dem Bedürfniß des Reichs oder Staats entsprechend festgestellt wird. Höhere Einnahmen zu erzielen, als zur Bestreitung dieses Bedürfnisses unbedingt erforderlich sind, kann niemals in der Absicht der Regierungen liegen. Dieselben haben nur dahin zu streben, daß das Erforderliche auf die relativ leichteste und erfahrungsmäßig minder drückende Weise aufgebracht werde. Jede Steigerung der indirekten Einnahmen des Reichs muß deshalb die nothwendige Folge haben, daß von den direkten Steuern oder von solchen indirekten Steuern, deren Erhebung von Staatswegen etwa aus besonderen Gründen nicht mehr wünschenswerth erscheint, soviel erlassen oder an Kommunalverbände überwiesen wird, als für die Deckung der im Einverständnisse mit der Volksvertretung festgesetzten Staatsausgaben entbehrlich wird.

Nicht in Vermehrung der für die Zwecke des Reichs und der Staaten nothwendigen Lasten, sondern in der Uebertragung eines größeren Theils der unvermeidlichen Lasten auf die weniger drückenden indirekten Steuern besteht das Wesen der Finanzreform, zu deren Verwirklichung auch die Zolltarif-Revision dienen soll.

Um eine dieser Rücksicht entsprechende Grundlage für die Revision zu

gewinnen, empfiehlt es sich meines Erachtens, nicht blos einzelne Artikel, welche sich dazu besonders eignen, mit höheren Zöllen zu belegen, sondern zu dem Prinzip der Zollpflichtigkeit aller über die Grenze eingehenden Gegenstände, welche in der preußischen Zoll-Gesetzgebung vom Jahre 1818 an als Regel aufgestellt war und später in der allgemeinen Eingangsabgabe des Vereins-Zolltarifs bis zum Jahre 1865 seinen Ausdruck fand, zurückzukehren.

Von dieser allgemeinen Zollpflicht würden diejenigen für die Industrie unentbehrlichen Rohstoffe auszunehmen sein, welche in Deutschland gar nicht (wie z. B. Baumwolle), und nach Befinden auch die, welche nur in einer ungenügenden Quantität oder Qualität erzeugt werden können.

Alle nicht besonders ausgenommenen Gegenstände sollten mit einer Eingangsabgabe belegt sein, die nach dem Werthe der Waaren, und zwar unter Zugrundelegung verschiedener Prozentsätze, je nach dem Bedarf der einheimischen Produktion, abzustufen wäre. Die hiernach zu bemessenden Zollsätze würden auf Gewichtseinheiten, wie dies in dem bestehenden Zolltarif die Regel ist, zurückzuführen und danach zu erheben sein, soweit nicht nach der Natur des Gegenstandes eine Erhebung des Zolls per Stück (wie bei dem Vieh) oder unmittelbar nach dem Werth (wie bei Eisenbahnfahrzeugen, eisernen Flußschiffen) sich mehr empfiehlt.

Nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen Statistischen Amts (Statistik des Deutschen Reichs, Band XXXII. S. II. 93) betrug im Jahre 1877 der geschätzte Werth der Waareneinfuhr (Eingang in den freien Verkehr) rund 3877 Millionen Mark. Hiervon fallen laut Anlage 2*) auf bisher zollfreie Artikel rund 2853 Millionen Mark.

In dieser Summe ist der Werth einer Reihe von Artikeln enthalten, welche auch in Zukunft zollfrei zu lassen sein werden, weil sie unter die oben bezeichnete Kategorie der für die Industrie unentbehrlichen Rohstoffe fremder Herkunft fallen, oder weil sie, wie gemünztes Metall, sich ihrer Natur nach nicht zu einem Gegenstande der Verzollung eignen. Außerdem würden die Positionen in Abzug zu bringen sein, für welche etwa auch in Zukunft die Freiheit der Durchfuhr andern Ländern vertragsmäßig gewährleistet oder im Interesse des inländischen Verkehrs gesetzlich zugelassen werden soll. Es kommt ferner in Betracht, daß die Belegung jetzt zollfreier Artikel, auch mit einer mäßigen Eingangsabgabe, doch Einfluß auf den Verbrauch dieser Artikel üben kann.

Welcher Betrag hiernach an der obigen Summe von 2853 Millionen

*) Anlage 2 enthielt ein Verzeichniß der Mengen der im Jahre 1877 in den freien Verkehr des deutschen Zollgebiets zollfrei eingegangenen Artikel, im Gesammtwerth auf 2853233750 Mark geschätzt.

Mark abzusetzen wäre, um den Gesammtwerth der jetzt zollfreien, nach meinem Vorschlag künftig der Zollpflicht unterliegenden Gegenstände zu ermitteln, — dies läßt sich mit irgend welcher Zuverlässigkeit nicht berechnen. Wollte man indessen auch annehmen, daß selbst die Hälfte der obengenannten Summe — was ohne Zweifel zu hoch gegriffen ist — als Werth auch künftig zollfreier Ein- und Durchfuhr in Abzug kommen müßte, so bliebe immerhin noch eine, jetzt zollfreie, künftig und nach den ursprünglichen bis 1865 gültigen Grundsätzen Preußens und des Zollvereins zollpflichtige Einfuhr im Werthe von etwa 1400 Millionen Mark. Wird ferner angenommen, daß die hiervon künftig zu erhebenden Eingangsabgaben auch nur durchschnittlich 5 pCt. des Werths betrügen,*) so würde sich die Vermehrung der jährlichen Zolleinnahmen auf 70 Millionen Mark belaufen.

Dieser Vermehrung der Zolleinnahme würde eine wesentliche Erhöhung der Zollerhebungs- und Verwaltungskosten nicht gegenüberstehen, da eine wenn auch nur summarische Revision der die Zollgrenze passirenden zollfreien Güter jetzt ebenfalls stattfindet. Die bestehenden Einrichtungen an der Zollgrenze und im Innern würden voraussichtlich auch zur Verzollung aller jetzt zollfreien, künftig zollpflichtigen Gegenstände ausreichen oder doch nicht in sehr erheblichem Maße zu erweitern sein; sie würden durch Vermehrung der zollpflichtigen Artikel vielfach nur noch besser ausgenützt und einträglicher gemacht werden, als es jetzt der Fall ist.

Wenn hiernach vom finanziellen Gesichtspunkte aus, auf welchen ich das Hauptgewicht lege, die von mir befürwortete Wiederherstellung der Regel allgemeiner Zollpflicht sich empfiehlt, so läßt ein solches System sich meines Erachtens auch in volkswirthschaftlicher Beziehung nicht anfechten.

Ich lasse dahingestellt, ob ein Zustand vollkommener, gegenseitiger Freiheit des internationalen Verkehrs, wie ihn die Theorie des Freihandels als Ziel vor Augen hat, dem Interesse Deutschlands entsprechen würde. So lange aber die meisten der Länder, auf welche wir mit unserm Verkehr angewiesen sind, sich mit Zollschranken umgeben und die Tendenz zur Erhöhung derselben noch im Steigen begriffen ist, erscheint es mir gerechtfertigt und im wirthschaftlichen Interesse der Nation geboten, uns in der Befriedigung unserer finanziellen Bedürfnisse nicht durch die Besorgniß ein-

*) Der Zollsatz in dem bis vor 13 Jahren gültigen Tarif Preußens und des Zollvereins war für alle im Tarif nicht als zollfrei benannte Einfuhrgegenstände 15 Sgr. für den Zentner. — Es mag hier daran erinnert werden, daß im Frühjahr 1878 der Ausschuß „der Steuer- und Wirthschaftsreformer" dem Reichskanzler-Amt das Projekt eines Werthzolltarifs vorlegte, durch welchen alle in Deutschland bisher zollfrei eingehenden Gegenstände mit einer Eingangsabgabe von durchschnittlich 5 pCt. des Werths belegt werden sollte. Diesen Grundgedanken finden wir im zollpolitischen Programm des Reichskanzlers wieder.

schränken zu lassen, daß durch dieselben deutsche Produkte eine geringe Bevorzugung vor ausländischen erfahren.

Der jetzt bestehende Vereinszolltarif enthält neben den reinen Finanzzöllen eine Reihe von mäßigen Schutzzöllen für bestimmte Industriezweige. Eine Beseitigung oder Verminderung dieser Zölle wird, zumal bei der gegenwärtigen Lage der Industrie, nicht rathsam erscheinen; vielleicht wird sogar bei manchen Artikeln im Interesse einzelner besonders leidender Zweige der heimischen Industrie, je nach dem Ergebniß der im Gange befindlichen Enqueten, eine Wiederherstellung höherer oder Erhöhung der gegenwärtigen Zollsätze sich empfehlen.

Schutzzölle für einzelne Industriezweige aber wirken, zumal wenn sie das durch die Rücksicht auf den finanziellen Ertrag gebotene Maß überschreiten, wie ein Privilegium und begegnen auf Seiten der Vertreter der nicht geschützten Zweige der Erwerbsthätigkeit der Abneigung, welcher jedes Privilegium ausgesetzt ist. Dieser Abneigung wird ein Zollsystem nicht begegnen können, welches innerhalb der durch das finanzielle Interesse gezogenen Schranken der gesammten inländischen Produktion einen Vorzug vor der ausländischen Produktion auf dem einheimischen Markt gewährt. Ein solches System wird nach keiner Seite hin drückend erscheinen können, weil seine Wirkungen sich über alle produzirenden Kreise der Nation gleichmäßiger vertheilen, als es bei einem System von Schutzzöllen für einzelne Industriezweige der Fall ist. Die Minderheit der Bevölkerung, welche überhaupt nicht produzirt, sondern ausschließlich konsumirt, wird durch ein die gesammte nationale Produktion begünstigendes Zollsystem scheinbar benachtheiligt. Wenn indessen durch ein solches System die Gesammtsumme der im Inlande erzeugten Werthe vermehrt und dadurch der Volkswohlstand im Ganzen gehoben wird, so wird dies schließlich auch für die nicht produzirenden Theile der Bevölkerung und namentlich für die auf festes Geldeinkommen angewiesenen Staats- und Gemeindebeamten von Nutzen sein; denn es werden der Gesammtheit dann die Mittel zur Ausgleichung von Härten zu Gebote stehen, falls sich in der That eine Erhöhung der Preise der Lebensbedürfnisse aus der Ausdehnung der Zollpflichtigkeit auf die Gesammteinfuhr ergeben sollte. Eine solche Erhöhung wird jedoch in dem Maße, in welchem sie von den Konsumenten befürchtet zu werden pflegt, bei geringen Zöllen voraussichtlich nicht eintreten, wie ja auch umgekehrt nach Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer die Brot- und Fleischpreise in den früher davon betroffenen Gemeinden nicht in einer bemerkbaren Weise zurückgegangen sind.

Eigentliche Finanzzölle, welche auf Gegenstände gelegt sind, die im Inlande nicht vorkommen und deren Einfuhr unentbehrlich ist, werden zum Theil den Inländer allein treffen. Bei Artikeln dagegen, welche das In-

land in einer für den einheimischen Verbrauch ausreichenden Menge und Beschaffenheit zu erzeugen im Stande ist, wird der ausländische Produzent den Zoll allein zu tragen haben, um auf dem deutschen Markte noch konkurriren zu können. In solchen Fällen endlich, in denen ein Theil des inländischen Bedarfs durch auswärtige Zufuhr gedeckt werden muß, wird der ausländische Konkurrent meist genöthigt sein, wenigstens einen Theil und oft das Ganze des Zolls zu übernehmen und seinen bisherigen Gewinn um diesen Betrag zu vermindern. Daß Grenzzölle auf solche Gegenstände, welche auch im Inlande erzeugt werden, den ausländischen Produzenten für das finanzielle Ergebniß mit heranziehen, geht aus dem Interesse hervor, welches überall das Ausland gegen Einführung und Erhöhung derartiger Grenzzölle in irgend einem Gebiet an den Tag legt. Wenn im praktischen Leben wirklich der inländische Konsument es wäre, dem der erhöhte Zoll zur Last fällt, so würde die Erhöhung dem ausländischen Produzenten gleichgültiger sein.

Soweit hiernach der Zoll dem inländischen Konsumenten überhaupt zur Last fällt, tritt er hinter den sonstigen Verhältnissen, welche auf die Höhe der Waarenpreise von Einfluß sind, in der Regel weit zurück. Gegenüber den Preisschwankungen, welche bei bestimmten Waarengattungen durch den Wechsel im Verhältniß von Angebot und Nachfrage oft binnen kurzer Zeit und bei geringer örtlicher Entfernung der Marktplätze von einander bedingt werden, kann ein Zoll, der etwa 5 bis 10 pCt. vom Werth der Waare beträgt, nur einen verhältnißmäßig geringen Einfluß auf den Kaufpreis üben. Andere Momente, wie die Ungleichheiten der Frachtsätze bei den Differenzialtarifen der Eisenbahnen, wirken in dieser Beziehung viel einschneidender vermöge der Einfuhrprämie, die sie dem Auslande, oft zum vielfachen Betrage jedes vom Reich aufzulegenden Zolls, auf Kosten der deutschen Produktion gewähren. Ich bin deshalb auch der Ueberzeugung, daß mit der Revision der Grenzzölle eine Revision der Eisenbahntarife nothwendig Hand in Hand gehen muß. Es kann auf die Dauer den einzelnen Staats- und Privat-Eisenbahnverwaltungen nicht die Berechtigung verbleiben, der wirthschaftlichen Gesetzgebung des Reichs nach eigenem Ermessen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstags nach Willkür zu neutralisiren und das wirthschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände nothwendig eintreten.

Die Rückkehr zu dem Prinzip der allgemeinen Zollpflicht entspricht der jetzigen Lage unserer handelspolitischen Verhältnisse. Nachdem der Versuch, mit Oesterreich-Ungarn einen neuen Tarifvertrag zu vereinbaren, respektive den bisherigen zu prolongiren, gescheitert ist, sind wir (abgesehen

von den in den Verträgen mit Belgien und der Schweiz enthaltenen Tarifbestimmungen) in das Recht selbständiger Gestaltung unseres Zolltarifs wieder eingetreten. Bei der bevorstehenden Revision des Zolltarifs kann nur unser eigenes Interesse maßgebend sein. Dieses Interesse wird vielleicht demnächst zu neuen Verhandlungen über Tarifverträge mit dem Ausland führen. Sollen aber solche Verhandlungen mit der Aussicht auf einen für Deutschland glücklichen Erfolg begonnen werden, so ist es nöthig, vorher auf dem autonomen Wege ein Zollsystem zu schaffen, welches die gesammte inländische Produktion der ausländischen gegenüber in die möglichst günstige Lage bringt.

Dem Bundesrath stelle ich ergebenst anheim, die vorstehenden Bemerkungen der Kommission, welche behufs Revision des Zolltarifs zufolge des Beschlusses vom 12. d. M. eingesetzt wird, zur Erwägung gefälligst überweisen zu wollen." *)

19. Dezember 1878, Friedrichsruh. **Schreiben an den Vorstand des Verbandes der deutschen Lederindustriellen zu Händen des Geheimen Kommissionsrath Günther zu Berlin, betr. die Berechtigung von Schutzzöllen in Deutschland.**

„Mit der im Schreiben vom 16. d. M.**) ausgesprochenen Ansicht, daß

*) Vorstehendes Kanzlerschreiben machte bei seinem Erscheinen gewaltige Sensation. Die Gewerbliche Zeitschrift für Rheinland und Westfalen theilte dasselbe ihren Lesern mit folgenden einleitenden Worten mit: „Gerade am Christheiligenabend berichteten die Zeitungen über die großen Ereignisse des Tages, den Bericht des Reichskanzlers an den Bundesrath über die Zoll- und Steuerreform und die Ernennung der Kommission zur Revision des Zolltarifs. Diese beiden Schriftstücke sind die ersten wirklich positiven Wegweiser für die Bahnen, welche unserer Handelspolitik für die nächste Zeit vorgezeichnet scheinen, und damit eine außerordentlich werthvolle Weihnachtsgabe für Millionen, deren Christbaumslichter ohne sie sehr, sehr viel trüber gebrannt haben würden. Namentlich auch in die niedere Stube des Arbeiters, wo jetzt so oft Noth und Sorge wohnen, mag die gute Botschaft tröstend hineinklingen und die große Freude verkündigen, daß doch nun wohl ein Ende des Elends abzusehen sein dürfte und die deutsche Arbeit nicht mehr preisgegeben werden soll weder der unwürdigen Konkurrenz des halbwilden Pußtabewohners, des russischen Freigelassenen und des geknechteten Hindu, noch auch der Uebermacht und schlauen Berechnung des britischen Kapitals." — Die Deutsche Volkswirthschaftl. Corresp. bemerkte zu dem Schreiben u. a.: „Wir wüßten uns kaum einer Kundgebung zu entsinnen, welche einen so tiefgehenden Eindruck hervorgebracht hätte, als das Schreiben des Herrn Reichskanzlers vom 15. d. M. In der ganzen deutschen Presse werden dem Gegenstande tagtäglich mehrere Spalten gewidmet, und die Federn werden nicht müde, den reichen Inhalt dieser Veröffentlichung, welche eine vollständig neue Aera in allen Wirthschaftsfragen einläutet, nach allen Richtungen hin zu erörtern und zu beleuchten."

**) Um das in einer Generalversammlung des Centralverbandes der Deutschen Leder-Industriellen zu Frankfurt a. M. beschlossene Gesuch um Veranstaltung einer

die deutsche Industrie auf den deutschen Markt das erste und natürlichste Anrecht besitze, und daß sie des Schutzes bedürfe gegen die Konkurrenz solcher Länder, welche in Folge günstiger Vorbedingungen unsere bestehende Produktion überflügeln und schließlich unterdrücken können, bin ich einverstanden. Ich bin deshalb auch bereit, soweit mein persönlicher Einfluß reicht, die Wünsche des Zentralverbandes der deutschen Lederindustriellen zu befürworten. Einstweilen wird schon die Kommission, welche demnächst zur Revision des Zolltarifs zusammentritt, in der Lage sein, sich auch mit den von ihnen angeregten Fragen, sei es direkt, sei es durch einen Antrag auf eine besondere Enquete über die Lage der Lederbereitung, zu beschäftigen. Um ihre speziellen Wünsche und Anträge der Kommission als Material für ihre Arbeiten überweisen zu können, bitte ich um schriftliche Formulirung derselben. Ein mündlicher Vortrag würde den Eindruck der Thatsachen und der schriftlichen Vorstellung nicht steigern können; für mich aber würde eine Abweichung von der durch meinen Gesundheitszustand gebotenen einstweiligen Enthaltung von geschäftlichem Verkehr von weitgehenden Folgen sein. Ich bitte deshalb auch ohne Besprechung mir das Vertrauen zu schenken, daß ich die nationalen Interessen auch auf dem Gebiete der Handelspolitik nach Kräften zu vertreten bemüht bin."*)

Ende Dezember 1878, Friedrichsruh. Bismarck ernennt für seine Person zu Mitgliedern der Kommission für die Revision des Zolltarifs den früheren württembergischen Minister Freiherrn von Varnbüler, den Geheimrath Tiedemann und den Regierungsrath Burchard. Dem ersteren überträgt er den Vorsitz in der Kommission.

Ende 1878 (oder Januar 1879), Friedrichsruh. **Auszug aus einem Schreiben an den bayerischen Minister des Aeußern, v. Pfretzschner, betr. die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens.**

„Ich beabsichtige beim Reiche die Frage anzuregen, ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen unabhängig von dem intendirten Reichseisenbahngesetz der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf. Wenn es in Preußen unmöglich ist, ohne Allerhöchste Ermächtigung eine Aenderung in geringem Wegegeld oder Brückenzoll-Erhebungen herbeizuführen, so steht damit die Rechtlosigkeit, in welcher die Bevölkerung sich gegenüber den sehr

---

Enquete über die Lage der deutschen Leder-Industrie Bismarck persönlich zu überreichen, richtete der Vorstand des Centralverbandes an denselben am 16. Dezember 1878 ein Audienzgesuch, in welchem mit kurzen Worten die Bedrängniß der Leder-Industriellen, welche den Wunsch nach Anstellung einer Enquete gezeitigt, geschildert war.

*) Zustimmungs-Adressen an Bismarck aus Anlaß seines Schreibens an den Bundesrath vom 15. Dezember 1878, siehe in der Nordd. Allg. Ztg. vom Jahre 1879 Nr. 11, 12, 19, 21, 26, 85, 93. — 29. Dezember 1878. Das Kanzlerblatt polemisirte bereits in der schärfsten Tonart gegen die Freihändler. Vgl. auch die Artikel der Nordd. Allg. Ztg. in den Nummern 18 und 20 vom 21. und 23. Januar 1879.

viel wichtigeren Eisenbahntarifen befindet, in einem auffälligen Widerspruch. Wenn strenge darauf gehalten wird, daß die Post ihre Tarife nur auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen regeln kann, wenn es für ein unabweisliches öffentliches Bedürfniß erkannt wurde, daß der letzte Rest von Privat-Posteinrichtungen in Gestalt der Taxisschen Privilegien durch Expropriation beseitigt wurde, so ist es schwer erklärlich, wie der sehr viel größere und wichtigere Interessenkreis im Vergleich mit der Post, welcher von den Eisenbahntarifen abhängig ist, der Ausbeutung im Privatinteresse durch lokale Behörden ohne gesetzliche Kontrolle für die Dauer überlassen werden konnte. Dabei hat der Postverkehr seine Konkurrenz und Kontrole durch jede Privatspedition, während die Eisenbahnen in bestimmten Bezirken den Verkehr monopolistisch beherrschen, jede Konkurrenz vermöge des staatlichen Privilegiums, auf dem sie beruhen, unmöglich ist und da, wo zwei und mehrere Eisenbahnen konkurriren könnten, eine Verständigung zwischen ihnen in der Regel gefunden wird. Der Umstand, daß so große öffentliche Interessen, wie das Eisenbahn-Transportwesen, Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Kontrole zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des wirthschaftlichen Lebens der modernen Staaten seine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben. Wenn nach denselben Modalitäten, wie die Eisenbahnen ein Verkehrsregal ausüben, man die Erhebung der Klassen- und Einkommensteuer einer Provinz oder die Erhebung der Grenzzölle auf bestimmten Abschnitten unserer Grenze Privat-Aktiengesellschaften zur Ausbeutung überlassen würde, so wären dieselben doch immer durch die Schranken gesetzlich feststehender Abgabensätze gebunden, während heute bei uns für die Eisenbahntarife die Bürgschaft gesetzlicher Regelung unserem Verkehrsleben fehlt. Diesen Erwägungen gegenüber glaube ich nicht umhin zu können, im Wege der Reichsgesetzgebung eine vorbereitende Prüfung der Frage zu veranlassen, ob und auf welchem Wege es thunlich sein wird, in Anknüpfung an die Bestimmung der Reichsverfassung eine gesetzliche, und soweit es möglich ist, einheitliche Regelung des deutschen Tarifwesens herbeizuführen. Wenn es gelingt, dies Ziel zu erreichen, so werden dann auch die Ausnahmetarife nur auf Grund der Gesetzgebung eingeführt oder beibehalten werden." *)

*) Eine Besprechung dieses Schreibens findet sich in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1879 Nr. 10 S. 124; Stimmen der Presse darüber a. a. O. Nr. 9 S. 104, Nr. 10 S. 120, Nr. 14 S. 180, Nr. 26 S. 360, ferner in der Post Nr. 28 und Nr. 30; Bemerkungen des Abgeordneten Richter darüber in den Sitzungen des Reichstags vom 13. März 1879, und des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar 1879. Die National-Ztg. bemerkte dazu: „Wie sich dies bei einer Kundgebung des Fürsten Bismarck von selbst versteht, enthält auch sein neuestes Schreiben über die Eisenbahntarife außerordentlich

2. Januar 1879, Friedrichsruh. Konferenz mit dem Freiherrn v. Varnbüler und dem Geheimrath Tiedemann zur Verständigung über die nächsten Aufgaben der Zolltarif-Kommission.*)

5. Januar 1879, Friedrichsruh. **Schreiben an den Gemeindevorsteher Jaacks in Pöls, betreffend die Abhülfe der Klagen der Landwirthschaft.** **)

„Ihr Schreiben vom 3. d. M. habe ich sowohl als Ihr Kreisgenosse, wie auch seines Inhalts wegen mit Interesse gelesen und halte Ihre

viel Bedeutsames. Vieles darin ist unbezweifelt richtig und, wenn auch längst bekannt, in einer so glücklichen Form ausgedrückt, daß es dadurch den Reiz der Neuheit erhält. Anderes, was wir nicht als richtig anzuerkennen vermögen, entspricht doch der herrschenden Strömung, den Wünschen zahlreicher und mächtiger Interessenten, und wird die herrschende Strömung noch verstärken, da gerade hier überall ein kräftiger, zugespitzter, wir dürfen wohl sagen agitatorischer Ton getroffen worden ist." Die Staatsbürger-Zeitung zollte dem Schreiben vollen Beifall und bedauerte nur, daß Bismarck nicht schon längst darauf gekommen sei, der übergroßen Aussaugung des Volkes durch die Eisenbahngesellschaften ein Ziel zu setzen.

*) 3. Januar 1879. Zusammentritt der Kommission in Berlin. Schultheß berichtet darüber in seinem Europäischen Geschichtskalender unterm 4. Januar 1879: „Ein neues Schreiben des Reichskanzlers betont die Nothwendigkeit, durch die Zollreform den Finanzen des Reichs zu Hülfe zu kommen, woraus neuerdings hervorgeht, daß die volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte den finanziellen Bedürfnissen entschieden untergeordnet werden sollen. Eben darum soll auch die Kommission möglichst schnell arbeiten und jedenfalls bis Ende März mit ihrer ganzen Arbeit fertig werden." Die Vossische Zeitung wollte wissen, es seien in der am 4. Januar abgehaltenen Sitzung der Zolltarif-Kommission zwei Schreiben Bismarks an den Vorsitzenden derselben verlesen worden. Das erste, die Besteuerung des Tabacks betreffend, sei in Friedrichsruh mit Freiherrn von Varnbüler vereinbart, und nachher von dem Geheimrath Tiedemann konzipirt worden Es soll eine direkte Aufforderung an die Zolltarif-Kommission enthalten haben, die Frage des Modus der Besteuerung des Tabacks unabhängig von den Beschlüssen der Taback-Enquete-Kommission einer genauen Prüfung zu unterwerfen. Das Schreiben wurde — so bemerkte die Vossische Zeitung — im Schooße der Tarif-Kommission dahin interpretirt, daß Bismarck einen Beschluß der Zolltarif-Kommission über das Monopol, dessen beredtester Fürsprecher Freiherr von Varnbüler war, extrahiren wolle. In dem zweiten, zur Verlesung gelangten Schreiben soll Bismarck erklärt haben, bei dem Tabackmonopol verharren zu wollen. Von der Existenz beider Schreiben ist mir nichts bekannt, und sie können wohl, wie das zu Eingang der Note von Schultheß erwähnte, als apokryph gelten. Unzutreffend ist ferner die damals kursirende Version, die zollpolitische Bekehrung Bismarcks datire von einer Reichstagsrede des Freiherrn von Varnbüler aus dem Jahre 1877 her. Varnbüler predigte damals bereits einem Bekehrten.

**) In der Eingabe, welche einige Landwirthe im Kreise Stormarn (Holstein) an Bismarck gerichtet hatten, heißt es u. A. „Unserer unmaßgeblichen Ansicht nach beruht die Ursache dieser drückenden Geldklemme größtentheils in dem Freihandel. Wir können bei den hohen Betriebskosten gegen den unerschöpften Urboden Nordamerikas und die großen Flächen Rußlands, wo Betriebskosten, Steuern und Bodenrente gering

Klagen über die Lage unserer Landwirthschaft in wesentlichen Theilen für begründet. Für meine Bemühungen, denselben im Wege der Gesetzgebung abzuhelfen, hoffe ich auf Erfolg, soweit die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften ihnen zu Theil werden wird.

In der Hand der Landwirthe selbst liegt es, bei den Wahlen zum Landtag wie zum Reichstag für Vertreter zu stimmen, welche Interesse und Verständniß für die Landwirthschaft und ihre heutige Lage in Deutschland haben und bethätigen. An solchen kann es in der hiesigen Gegend, mit einer vorwiegend landwirthschaftlichen Bevölkerung sicher nicht fehlen."

Erste Hälfte Januar 1879, Friedrichsruh. Bei der ersten Nachricht vom Auftreten der Pest in dem russischen Gouvernement Astrachan ordnet Bismarck an, daß das Kais. Gesundheitsamt sich mit der Frage beschäftige, ob und welche Vorsichtsmaßregeln für Deutschland zu treffen seien.*)

14. Januar 1879, Friedrichsruh. **Schreiben an den sächsischen Landeskulturrath, betr. den Schutz der Landwirthschaft und die Ziele der Zollreform.**

„Für die Mittheilung der Beschlüsse und Erklärungen des Landeskulturraths vom 18. Dezember v. J.**) bin ich um so dankbarer, als meine

---

sind, nicht konkurriren und nicht so billig produziren wie dort. Der Nationalwohlstand unserer Provinz, welcher im vorigen Dezennio durch die begünstigte Lage der Ausfuhr nach England in gutem Renommé stand, muß jetzt, da die Ausfuhr dahin fast auf Null reduzirt ist, von Jahr zu Jahr abnehmen, wogegen russisches Getreide und Vieh, amerikanisches Mehl, Mais, Speck, Schmalz u. dergl. massenhaft steuerfrei eingeführt wird und das Geld dafür ins Ausland wandert, anstatt der deutschen Landwirthschaft zu Gute zu kommen."

*) Mit Genehmigung des Kanzlers erfolgte demnächst eine Anzahl positiver Maßregeln zur Bekämpfung der Seuchengefahr: Beschränkungen der Einfuhr aus Rußland (Verordnung vom 29. Januar 1879, R.G.Bl. S. 3), Einführung der Paßpflicht für die aus Rußland kommenden Reisenden (Verordnung vom 2. Februar 1879, a. a. O. S. 9), die Anordnung einer sanitätlichen Inspektion der aus Rußland in deutschen Häfen ankommenden Schiffe und die Entsendung von Sachverständigen nach dem Pestgebiet zu Ermittelungen über die Natur und den Gang der Krankheit. Näheres über die ganze Frage s. in der Prov.-Corresp. vom 29. Januar, 5. Februar, 5. und 12. März 1879. In vertraulichem Gespräche beleuchtete Bismarck am 28. Februar 1879 die Schwierigkeiten, welche die Pestgefahr insofern biete, als der Reichsregierung ein zu rasches Eingreifen mit strengen Quarantänemaßregeln, wenn sie sich später als unnöthig herausstellen sollten, ebenso zum Vorwurf gemacht werden würde, als eine Versäumniß in dieser Beziehung, eine Schwierigkeit, welche noch durch die große Unsicherheit der Nachrichten erhöht werde.

**) Der Landeskulturrath des Königreichs Sachsen hatte in seiner Sitzung am 17. Dezember 1878 folgende Resolutionen beschlossen: 1. Eine gründliche finanzwirthschaftliche Reform im Deutschen Reiche ist dringend geboten. Das Ziel derselben sei, daß die laufenden Ausgaben durch laufende Einnahmen des Reichs bestritten werden, daß die Matrikularbeiträge nicht allein in Wegfall gebracht und durch eigene Einnahmen des

Bestrebungen mit der Richtung derselben ganz und in den Einzelheiten der Hauptsache nach sich in Uebereinstimmung befinden. Meine Bemühungen sind dahin gerichtet, die landwirthschaftlichen Produkte des Auslandes zum Vortheil der Reichsfinanzen analog zu besteuern, wie die Produkte der deutschen Landwirthschaft durch Grundsteuer und Besteuerung des Einkommens aus Grundstücken und landwirthschaftlichen Gebäuden thatsächlich besteuert sind, nachdem selbst das früher auf der fremden Einfuhr ruhende Aequivalent seit 1865 im Zollverein in Fortfall gekommen ist. Ich erstrebe zunächst die Gleichheit in der steuerlichen Behandlung ausländischer und deutscher landwirthschaftlicher Produkte und bin sehr dankbar für die Unterstützung, die ich dabei von einer so hervorragenden Autorität finde, wie die des Landeskulturraths." *)

Reichs ersetzt werden, sondern auch noch dahin gestrebt werde, diese Einnahmen so zu erhöhen, daß Ueberschüsse an die Einzelstaaten vertheilt werden können. 2. Eine allgemeine, die wirthschaftliche Lage aller Erwerbszweige gleichmäßig und gleichzeitig berücksichtigende Revision der Zolltarife und die Einführung, beziehungsweise weitere Ausdehnung der indirekten Steuern und Gebühren für Massenartikel beim Grenzübergange wird dieses Ziel auf die alle Klassen der Bevölkerung am wenigsten drückende und für sie am mindesten lästige Weise erreichen lassen, und zwar vorzugsweise durch höhere Besteuerung des Tabacks, Besteuerung des Petroleums, Monopolisirung des Pulvers, sowie andere Sprengstoffe und Zündwaaren, Einführung einer Weinsteuer, desgl. der Biersteuer bis zu den in Bayern geltenden Sätzen. Als Massenprodukte, für welche eine Grenzübergangsgebühr besonders geeignet erscheint, sind zu bezeichnen: Mühlenprodukte, Feldfrüchte, Vieh und Erzeugnisse der Viehzucht, Holz und sonstige Forstprodukte. Weiterhin beschloß man einstimmig, mit spezieller Rücksicht auf die Zollfrage und die Handelsverträge die Regierung aufzufordern, dahin zu wirken: a) daß bei der Aufstellung des Zolltarifs die Interessen der Landwirthschaft gleich denen der übrigen Erwerbszweige gewahrt, b) daß Handelsverträge zur Sicherstellung des deutschen Exports, einschließlich desjenigen der landwirthschaftlichen Produkte, abgeschlossen werden und dabei Fürsorge getroffen wird, daß jede im Inlande erhobene indirekte Steuer in allen vertragsschließenden Ländern bei der Ausfuhr in der entsprechenden Höhe zurückgewährt werde, und daß namentlich auch bei dem Abschlusse eines Handelsvertrags mit Oesterreich-Ungarn die daselbst für den Export nach Deutschland bestehenden Differentialsätze, sowie die an den Frachtsätzen für die Ausfuhr gewährten Rekaktien beseitigt werden.

*) Der landwirthschaftliche Verein in Schönhausen und Umgegend hatte am 13. Januar 1879 dem Reichskanzler eine Zustimmungsadresse zu seinen im Programm vom 15. Dezember 1878 entwickelten Grundzügen der deutschen Zoll- und Eisenbahnpolitik zugesandt. Darauf erging nachstehendes Schreiben d. d. Friedrichsruh, den 14. Januar 1879: „Dem landwirthschaftlichen Verein Schönhausen und Umgegend danke ich für den Ausdruck seiner Zustimmung umsomehr, als meine Bestrebungen nur dann Aussicht auf Erfolg haben, wenn sie von der Mehrheit der betheiligten landwirthschaftlichen Bevölkerung mit ihrem Gewicht unterstützt werden."

17. Januar 1879. Nach der Sitzung der Zolltarif-Kommission verlautete, daß Bismarck einem mäßigen Einfuhrzoll auf Vieh und einem Zoll auf Getreide von 50 Pf. pro Zentner das Wort redete. — 18. Januar 1879. Bismarck reskribirte aus Friedrichs-

Januar 1879, Friedrichsruh. Bismarck theilt den Bundesregierungen das Zirkular des preußischen Handelsministers vom 4. Januar 1879*) mit, welches aufforderte, dahin zu wirken, daß auf Grundlage der bestehenden Gewerbeordnung**) eine Neubelebung

ruh an den landwirthschaftlichen Kulturverein des Kreises Bochum: „Die Zustimmung des landwirthschaftlichen Kulturvereins habe ich dankbar entgegengenommen und die darin ausgeführte sachgemäße Darstellung mit Interesse gelesen. Unsere landwirthschaftlichen Produkte, Getreide, Vieh ꝛc. sind nicht nur belastet mit der Grund- und Gebäudesteuer und ihren Zuschlägen, sondern auch mit der auf dem Einkommen aus Grundbesitz und Gebäuden beruhenden Einkommensteuer, ebenfalls mit Zuschlägen, ganz abgesehen von anderen uns eigenthümlichen Lasten. Dem gegenüber ist die steuerliche Behandlung der ausländischen Produktion im Vergleich zur deutschen auch dann noch eine übermäßige Begünstigung des Auslandes, wenn die Einfuhrprämien in Wegfall gebracht werden können, welche dem Auslande bisher durch die Differentialtarife der Eisenbahnen gewährt werden." — Am 12. Dezember 1878 hatte der Generalsekretär des landwirthschaftlichen Zentralvereins der Provinz Brandenburg, Oekonomierath Dr. von Canstein, im landwirthschaftlichen Verein zu Lychen einen Vortrag gehalten, über den ein nachträglich dem Reichskanzler eingesandter Bericht Folgendes besagte: „Herr von Canstein sprach sich auf das Entschiedenste gegen den Schutzzoll aus und befürwortete den Freihandel auf das Lebhafteste, der das einzige Wohl der Landwirthschaft sei, indem er bemerkte: Wird auf die Einfuhr von Getreide ꝛc. ein hoher Zoll gelegt, so muß das eigene Land dies theuer bezahlen, indem das Ausland dann nicht mehr im Stande ist, sein Getreide über unsere Grenze zu liefern. Unser Getreide dagegen würde im Auslande billiger werden. Es ist unrichtig, anzunehmen, daß wir im Inlande durch Schutzzoll höhere Getreidepreise erzielen. Die Zeit macht die Preise, gegenwärtigen ist das Getreide überall billig (2000 Pfund Roggen kosteten 5 Mark). Unter solchen Umständen kann auch kein hoher Schutzzoll hohe Getreidepreise erzielen." Der betreffende Bericht war zugleich mit einem Protest gegen die von Herrn von Canstein geäußerten Ansichten Bismarck zugeschickt worden. Dieser hat darauf dem Rittergutsbesitzer Voigt zu Türkshof d. d. Friedrichsruh, den 18. Januar 1879 Folgendes erwiedert: „Ew. Wohlgeboren Schreiben vom 10. d. Mts. nebst Anlagen habe ich mit verbindlichsten Dank erhalten. Wenn Ihre Unterschrift es nicht bescheinigte, würde ich kaum glauben, daß der Oekonomierath von Canstein einen solchen Vortrag hätte halten und die Lehrsätze, welche Sie melden, hätte aufstellen können. Ihr Protest dagegen erscheint mir sehr berechtigt. Wenn nicht etwa Mißverständnisse vorliegen sollten, so würde ich es für nützlich halten, die Rede des Herrn von Canstein drucken und an die anderen landwirthschaftlichen Vereine mittheilen zu lassen." Hierauf erließ Herr von Canstein am 4. Februar 1878 in der Neuen Preuß. Ztg. folgende Erklärung: „Seine Durchlaucht der Herr Reichskanzler hat in seiner an den landwirthschaftlichen Verein zu Lychen gerichteten und durch die Zeitungen bekannt gewordenen Antwort d. d. Friedrichsruh, den 18. Januar d. J. ausgesprochen, daß der Bericht dieses Vereins über meinen am 12. Dezember v. J. daselbst gehaltenen Vortrag auf Mißverständnissen beruhen könne. So ist es in der That, mein Bericht ist unrichtig und übertrieben wiedergegeben worden. Alle Zeitungen, welche das Schreiben des Herrn Reichskanzlers aufgenommen haben, ersuche ich, diese Erklärung gleichfalls aufnehmen zu wollen."

*) Vgl. darüber die Prov.-Corresp. vom 22. Januar 1879. Kräftiges Eintreten der Nordd. Allgem. Ztg. für die Schaffung lebenskräftiger Innungen in den Nr. 108, 182, 203 und 212 vom 4. März, 19. April, 2. und 8. Mai 1880.

**) Ein konservativer Zug ging auch durch die Novelle vom 23. Juli 1879, R.G.Bl.

der Innungen versucht werden solle. Das Ersuchen an die Bundesregierungen ging dahin, auch ihrerseits diese Frage in Erwägung zu ziehen.

20. Januar 1879, Friedrichsruh. Bismarck spricht sich in einem an den Minister Hobrecht gerichteten Schreiben mit Entschiedenheit für die schließliche Einführung des Tabackmonopols aus.*) In Bezug auf die nächsten legislatorischen Schritte heißt es daselbst: „Ich bin mit Ew. Excellenz der Meinung, daß wir das Monopol in diesem Jahre nicht werden einführen können."

20. Januar 1879, Friedrichsruh. **Schreiben an das Stadtverordneten-Kollegium in Barmen, betr. Schutz der Industrie und der Landwirthschaft.**

„Das gefällige Schreiben vom 21. d. M. habe ich mit Dank erhalten und bin mit Ihnen der Ansicht, daß unsere Industrie mit Rücksicht auf die Halbfabrikate, deren sie bedarf, auf Schonung ihres Besitzstandes Anspruch hat, sobald ihr mit entsprechendem erhöhten Schutze des vollen Fabrikats nicht geholfen werden kann. Der Landwirthschaft aber schuldet der Staat die gleiche Beachtung, wie der Industrie, und wenn beide nicht Hand in Hand gehen, wird keine ohne die andere stark genug sein, sich zu helfen." **)

30. Januar 1879, Friedrichsruh. Berathung mit dem Freiherrn von Varnbüler in der Zollfrage.

S. 267 (Verschärfung des Konzessions-Systems bei Privat-Kranken-, Entbindungs- und Irrenanstalten, Gast- und Schankwirthschaften, Pfandleihern und Rückkaufshändlern) mit welcher Bismarck den Reichstag zwei Mal (Schreiben vom 28. April 1878 und 3. Mai 1879) befaßt hatte.

*) Schultheß, der Herausgeber des Europäischen Geschichtskalenders, will wissen, das preußische Staatsministerium habe sich am 26. Januar 1879 in der Tabackfrage mit einer Stimme Mehrheit gegen das vom Reichskanzler angestrebte Tabackmonopol und für die von der Tabak-Enquete-Kommission beantragte Gewichtsteuer erklärt.

**) Am 21. Januar 1879 restribirte Bismarck auf eine landwirthschaftliche Adresse aus dem Pfrimthale. „Ew. Hochwohlgeboren Schreiben vom 14. d. M. habe ich erhalten und sage Ihnen und den anderen Herren Unterzeichnern für den Ausdruck Ihrer Zustimmung meinen verbindlichsten Dank. Sie legen mein Schreiben aus, wie es gemeint ist, wenn Sie annehmen, daß ich bestrebt bin, nicht blos der Industrie, sondern in untrennbarem Zusammenhange gleichzeitig der Landwirthschaft den Schutz zu verschaffen, der mit den Gesammtinteressen des Landes verträglich ist; ich halte namentlich mindestens eine steuerliche Gleichstellung der ausländischen landwirthschaftlichen Produkte mit den direkt und indirekt hoch besteuerten landwirthschaftlichen Erzeugnissen des Inlandes für dringend geboten." — Am 24. d. M. schrieb Bismarck aus Friedrichsruh an den Bürgermeister Kerckhoff zu Altendorf: „In Erwiderung auf das Schreiben vom 17. Januar danke ich Ihnen und den Herren Gemeindevertretern für das Vertrauen, welches Sie mir aussprechen, und freue mich, daß bei Ihnen wenigstens Industrie und Landwirthschaft in dem Bewußtsein zusammenhalten, daß die Interessen Beider Hand in Hand gehen, und daß Beiden das Bedürfniß gemeinsam ist, gegen die Vortheile vertreten zu werden, welche unsere Gesetzgebung dem Auslande gewährt."

7. Februar 1879. **Schreiben an den Bundesrath, betr. die gesetzliche Feststellung von Einheitssätzen für den Gütertarif auf den deutschen Eisenbahnen; bisherige Bestrebungen auf diesem Gebiete. Die Festsetzung der Tarifsätze kann nur der Staatsgewalt zugewiesen werden. Die wirthschaftlichen Wirkungen der Tarife. Anforderungen, welche an das Tarifsystem zu stellen sind. Bisherige Mißstände. Die Zahl der Ausnahmetarife; Auswüchse des Differential-Tarifsystems. Aenderungen der Produktions- und Absatzverhältnisse der Industrie durch die Differentialtarife. Die Konkurrenzverhältnisse zwischen den Eisenbahnen. Die Ablenkung des Durchgangsverkehrs von den natürlichen Verkehrswegen. Antrag auf reichsgesetzliche Festsetzung der Tarifsätze nach gleichmäßigen Grundsätzen. Fingerzeige für die zunächst nothwendige Reform. Organisation des Verbandswesens; eine Zentralstelle für das Abrechnungsverfahren. Aufstellung von Einheitssätzen für den gesammten Vereinsverkehr. Die Festsetzung der Tarifmaßregeln und die Beaufsichtigung des Tarifwesens steht dem Reiche zu. Priorität dieser Regelung vor dem Erlasse eines allgemeinen Reichseisenbahngesetzes.**

„Das in Deutschland bisher bestehende System der Frachtberechnung für die Eisenbahngüter wurde durch die Berliner Konferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen im Februar 1877 im Wege der Vereinbarung zwischen den Staats- und Privatbahnverwaltungen festgestellt, nachdem der Bundesrath durch den Beschluß vom 14. Dezember 1876 sein Einverständniß mit den allgemeinen Grundzügen des Systems erklärt hatte. In einigen Punkten nicht prinzipieller Natur ist das aus den Berathungen der Konferenz hervorgegangene Reformtarifschema inzwischen, gleichfalls im Wege der freien Vereinbarung, einzelnen Veränderungen unterzogen worden.*)

Die Beschlüsse der Generalkonferenz beziehen sich, wie das Tarifschema ergiebt, nur auf die Klassifikation der Güter, dagegen nicht auf die innerhalb der einzelnen Klassen anzuwendenden Frachtsätze. Letztere sind als Maximaltarifsätze in Form von Sätzen für Gewichts- und Entfernungseinheiten, sowie fester Expeditionsgebühren, von den Landesregierungen festzusetzen. Bei der Frachtberechnung ist den Bahnen ein Hinausgehen über die Maximalsätze nicht gestattet; dagegen steht ihnen innerhalb der Grenzen des Maximaltarifs die freie Bewegung nach unten, sowohl hinsichtlich der Strecken-Kilometersätze, als auch der Expeditionsgebühr frei. Für einzelne Artikel können ferner in Abweichung von der Klassifizirung des Tarifschemas Ausnahmetarife zugelassen werden, deren Festsetzung so-

*) Die zur Zeit festgestellte Fassung war in einer Anlage dem Antrage beigefügt.

wohl hinsichtlich der Frachtgegenstände als der Verkehrsrelationen, für welche die Ausnahmetarifirung eintritt, gleichfalls den Landesaufsichtsbehörden überlassen worden ist.

Die gewonnene schematische Klassifikation, auf welche sich das Ergebniß der Tarifreform beschränkt, stellt sich, wie der Gang der sehr gründlichen Verhandlungen, sowohl innerhalb der Enquetekommission, als auch der Konferenzen der Eisenbahnverwaltungen überzeugend darthut, als das Maximum des auf dem bisherigen Wege Erreichbaren dar.

Schon im Schoße der Enquetekommission vom Jahre 1874 kam einstimmig zum Ausdruck, daß

„in Uebereinstimmung mit den Intentionen des Art. 45 der Reichsverfassung die möglichst baldige Einführung einer einheitlichen Tarifeinrichtung auf allen Bahnen Deutschlands als ein unabweisliches Bedürfniß anzusehen sei."

Die Erfahrungen, welche mit dem aus den Berathungen der Eisenbahnverwaltungen hervorgegangenen Klassifikationsschema bis jetzt gemacht worden sind, haben aber zur Genüge erwiesen, daß dessen Einführung nur einen geringen Fortschritt auf der Bahn der Bestrebungen zur Reformirung des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens bezeichnet, und daß dieses Schema, selbst vom Standpunkte der Einheitlichkeit aus, von nur zweifelhaftem Werthe ist. Abgesehen davon, daß die getroffenen Vereinbarungen keineswegs durchweg ins Leben geführt sind, ist auch auf denjenigen Verkehrsgebieten, bezüglich deren die Einführung des Reformtarifschemas als beendet anzusehen ist, die Zufriedenheit der Interessenten mit dem kaum eingeführten Zustande weit hinter dem erwarteten Maße zurückgeblieben.

Die Regulirung der Frachtpreise der Eisenbahnen als öffentlicher Verkehrsweg, bei deren Benutzung die gleiche Behandlung Aller nicht beeinträchtigt oder künstlich beschränkt werden darf, ist für die wirthschaftlichen Interessen der Nation von weittragender Bedeutung. Die Reichsregierung wird sich der Ausübung der ihr verfassungsmäßig obliegenden Pflichten, einen den Anforderungen der nationalen Wirthschaft entsprechenden Zustand auf diesem Gebiete herbeizuführen, nicht länger entziehen dürfen, nachdem sich erwiesen hat, daß die bisher eingeschlagenen Wege nicht zum Ziele führen, und nachdem auf anderen Gebieten von minder umfassender Bedeutung die dem Reiche verfassungsgemäß zugewiesene Regelung bereits zu Ende geführt ist.

Die Eisenbahnen sind vom Staate monopolisirte, öffentliche Verkehrswege und können nur von einem Unternehmer befahren werden. Durch die ihnen konzessionsmäßig verliehenen Rechte der Expropriation, der Ausübung polizeilicher Funktionen, der Aufnahme öffentlicher Anleihen u. s. w. hat der Staat den Eisenbahnen einen Theil der staatlichen Hoheitsrechte eingeräumt. Die Verleihung dieser Hoheitsrechte ist nicht im Interesse des Bahneigen-

thümers, sondern in demjenigen des Gemeinwohls erfolgt; hieraus folgt aber, daß die Ausübung des Bahnbetriebes nicht der Willkühr der Bahnverwaltungen überlassen werden darf, sondern daß derselbe nach den Bedürfnissen des Gemeinwohls und des öffentlichen Verkehrs geregelt werden muß.

Nach dieser Richtung hin kongruirt die Lage der Eisenbahnen genau mit der staatsrechtlichen Stellung und den, ausschließlichen Interessen des Gemeinwohls dienenden, Aufgaben der übrigen öffentlichen Verkehrsanstalten.

Den desfallsigen Erwägungen würde es auch entsprechen, wenn bei der Bemessung der Transportpreise nicht vorherrschend die Rücksichten der Rentabilität maßgebend wären. Für den Staat darf nicht bloß die Rücksichtnahme auf die Höhe der Verzinsung des Anlagekapitals bei der Bemessung der Eisenbahntarife ausschlaggebend sein, sondern er hat außerdem auch die aus der wirthschaftlich richtigen Ausübung des von ihm gewährten oder geübten Privilegiums hervorgehende Befruchtung des allgemeinen Verkehrs und die Zunahme des Wohlstandes der Bevölkerung, sowie die damit im Zusammenhange stehende Erhöhung der staatlichen Lebenskraft der Nation in Rücksicht zu nehmen.

Es gereicht jedenfalls zum Nachtheil der Gesammtinteressen, wenn die Privateisenbahnen diese Gesichtspunkte außer Acht lassen müssen, und es ergiebt sich hieraus eine Verstärkung der Gründe, welche gegen das System der Privateisenbahnen überhaupt sprechen.

Wenn es hiernach keinem Zweifel unterliegen kann, daß die Festsetzung der Tarifsätze nur der Staatsgewalt zugewiesen werden darf, welche allein im Stande ist, die Interessen des Allgemeinwohls auf diesem Gebiet mit erforderlichem Nachdrucke zu wahren, so ist auch die Richtung, nach welcher hin eine Regelung des Tarifwesens in Deutschland gegenwärtig vorzunehmen sein wird, durch die heutige Lage der deutschen Eisenbahnverhältnisse vorgezeichnet.

Ob bei der Bemessung des Frachtpreises der Nutzeffekt für den Empfänger oder Absender, die Stufe der Produktion — ob Rohprodukt, Halb- oder Ganzfabrikat —, die größere oder geringere Leichtigkeit der Versendung, ferner eine vorwiegende Rücksichtnahme auf Spezialbedürfnisse gewisser Zweige der Industrie, des Handels oder der Landwirthschaft u. s. w. in Rechnung zu ziehen sind, oder ob in erster Linie auf den Handelswerth des Gutes, auf den Raum oder das Gewicht, bezw. auf das Verhältniß beider, Rücksicht zu nehmen sei: dies sind Fragen, über welche in eine mehr oder weniger theoretische Behandlung einzutreten, jetzt nicht am Platze ist.

Die Thatsachen liegen jedenfalls vor, daß durch besondere, hierauf berechnete Tarife einzelnen Geschäftszweigen direkt ein höherer Aufschwung gegeben, eine lokale Produktion unmittelbar gefördert, selbst eine neue Industrie bewußt ins Leben gerufen worden ist, gleichwie dadurch unbe-

streitbar die Preise bestimmter Waaren in bestimmten Lokalitäten herabgedrückt werden können. Es kann den einzelnen Bahnverwaltungen das Recht aber nicht zustehen, gegenüber den hundertfach verwickelten Faktoren und Bedingungen der Produktion und Konsumtion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Thätigkeit gewissermaßen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindiziren zu wollen. Es darf nicht von ihnen abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bildungen, wie die Ausnahmetarife, Industrien großzuziehen und gleichzeitig an anderen Orten die von der Natur gegebenen Erwerbszweige zu bedrücken oder selbst zu unterdrücken. Auch die aufgeklärtesten Mitglieder der einzelnen Eisenbahndirektionen, so große Verdienste sie sich um das vaterländische Transportwesen erworben haben, können unmöglich mit Sicherheit übersehen, welche Wirkungen auf den gesammtwirthschaftlichen Zustand ihre für die Nähe vielleicht wohlberechneten Maßregeln zur Folge haben werden. Die durch den Transport bewirkte Steigerung des Nutzwerthes wird nur dann dem Ganzen zugutkommen, wenn sie, mit Vermeidung künstlicher Verschiebungen des natürlichen Gleichgewichts, sich auf fester und Allen erkennbarer Grundlage bewegt. Uebrigens haben bereits mehrere Eisenbahnverwaltungen, darunter sehr bedeutende, sich von der Vorstellung losgesagt, als seien sie berufen, durch gebietende Macht in die gegebenen Bedingungen der Produktion und Konsumtion einzugreifen, die natürlichen Verhältnisse umzugestalten und Handel und Industrie zu beherrschen, statt diesen zu dienen.

Unter diesen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, daß der Tarif, ohne gewaltsame Verschiebungen der bestehenden Voraussetzungen der Produktion und Konsumtion herbeizuführen, den Anforderungen entsprechen muß:

a) daß er in seiner Struktur klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen;
b) daß er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert;
c) daß er die Benachtheiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten;
d) daß er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransports durch unwirthschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährdet.

Diesen Anforderungen wird durch das bestehende Tarifsystem nicht entsprochen.

Bis zum 15. Juni 1878, bis zu welchem Zeitpunkte sich die dem Bundesrathe zugegangenen Mittheilungen über den Umfang der Einführung des Reformtarifsystems bei den deutschen Bahnen erstrecken, war die Reform

— um diesen gangbaren Ausdruck beizubehalten — der Lokaltarife nahezu abgeschlossen, während von den auf den deutschen Bahnen zu jener Zeit in Kraft gewesenen Verbands- und direkten Tarifen im Verkehr unter sich und mit dem Auslande erst etwa 18 pCt. und von den Verbands- und direkten Tarifen der deutschen Bahnen unter sich etwa 30 pCt. auf der Grundlage des Reformsystems erstellt waren.

Demgemäß bestanden damals noch:

A. Auf Grundlage des Reformsystems:

61 Lokaltarife mit . . . . . 283 Ausnahmetarifen,
154 Verbands- und direkte Tarife mit 474 „

B. Auf früherer Grundlage:

2 Lokaltarife und
366 Verbands- und direkte Tarife mit 613 „
bezw. Spezialtarifen für einzelne Artikel

zus. 583 Tarife mit . . . . . 1370 Ausnahmetarifen.

Nach einer vorliegenden Uebersicht aus dem Februar 1878 waren beispielsweise bei Versendungen im Bereiche der elsaß-lothringischen Bahnen außer dem Lokaltarife

159 Verbands- und direkte Tarife, ohne Einrechnung der zahlreichen Ausnahmetarife

zu berücksichtigen.

Ein Fabrikant in Köln, welcher Verkehrsbeziehungen nach allen Richtungen Deutschlands unterhält, hat gegenwärtig, wenn er sich selbst über die geltenden Frachtsätze unterrichten will, nicht weniger als 36 Tarife nöthig. Für seine Beziehungen mit dem Auslande braucht er außerdem eine entsprechende Anzahl von Tarifen und trotzdem wird er wegen der häufig erscheinenden Nachträge doch nicht immer in der Lage sein, die Frachtsätze mit Zuverlässigkeit voraus berechnen zu können.

Diese Zahlen sprechen für sich und bedürfen eines weiteren Kommentars nicht.

Bezüglich der durch die Einführung des Reformtarifsystems erstrebten Einheit ist zunächst zu berücksichtigen, daß die Annahme der vereinbarten schematischen Klassifikation von der freien Entschließung der Bahnen abhängig ist, und daß ihnen ebenso freisteht, Abänderungen und Ergänzungen nach ihrem Ermessen vorzunehmen. Von dieser Befugniß haben, wie eine Durchsicht der Tarifhefte ergiebt, auch diejenigen Bahnen, welche das Reformtarifschema ihren Tarifen zu Grunde gelegt haben, reichlichen Gebrauch gemacht.

Durch die im weitesten Umfange zugelassenen Ausnahmen bezüglich einzelner Produktionsartikel, sowie durch die fortwährend eingetretenen

Deklassifizirungen innerhalb der drei Spezialtarife werden ferner, wie die stattliche Zahl der Ausnahmetarife von 1370, sowie die bis jetzt in nicht weniger als 28 Punkten getroffenen Aenderungen in der Nomenklatur der Güter der Spezialtarife zeigen, die Vortheile der gemeinsamen Klassifikation empfindlich geschmälert. Ausnahmetarife pflegen auf Antrag einzelner Kaufleute oder Industrieller oder eines immerhin mehr oder minder begrenzten Kreises von Interessenten zugelassen zu werden, denen sie einen augenblicklichen Vortheil verschaffen, während die Konkurrenten desselben Industriezweiges, welche von der eintretenden Ausnahmetarifirung bezw. der vorzunehmenden Deklassifizirung erst später erfahren, dadurch nicht selten auf das Empfindlichste geschädigt werden.

Von einem Einheitstarife kann bisher um so weniger die Rede sein, als die Festsetzung der Maximalsätze jederzeit von den Aufsichtsbehörden geändert werden kann, und als den Bahnen innerhalb der Grenzen der Maximaltarife die freie Bewegung nach unten gelassen worden ist. Während in Preußen vor der Einführung des Reformtarifsystems bei vielen Bahnen jede Tarifveränderung, auch das Hinuntergehen unter ein bestimmtes Tarifminimum, an die Genehmigung der Aufsichtsbehörde gebunden war, hat man sich sogar jetzt dieses Rechts begeben, indem den Eisenbahnen, wenigstens für die Dauer der Beibehaltung des Reformtarifsystems, die unbeschränkte Normirung des Tarifs nach unten hin gestattet worden ist.

Endlich ist in Betracht zu ziehen, daß durch den Bundesrathsbeschluß vom 14. Dezember 1876 nur erklärt worden ist, daß von Seiten des Reichs gegen die Einführung des Systems im Allgemeinen nichts einzuwenden sei, mit der Maßgabe, daß die Genehmigung der Maximalsätze und die Einführung von Ausnahmetarifen den Landes-Aufsichtsbehörden vorbehalten werde. Bei dieser nur negativ ausgedrückten Erklärung steht es den Landes-Aufsichtsbehörden offen, den bezüglich des Normal-Tarifschemas getroffenen Beschlüssen der Eisenbahnverwaltungen die Genehmigung zu versagen, wodurch die beabsichtigte Einheit beeinträchtigt werden würde.

Es fehlt eine reichsgesetzliche Bürgschaft dafür, daß das einheitlich Gedachte auch einheitlich ins Leben treten und weitergebildet werde.

Bezüglich der Ausnahmetarife sind jetzt schon Differenzen vorhanden. Auch die bezüglich der Maximalsätze in den einzelnen Staatsgebieten immerhin bestehenden Ungleichmäßigkeiten sind nicht lediglich auf Abweichungen in den zu beurtheilenden Verhältnissen, sondern auch auf Verschiedenheiten in den Anschauungen der urtheilenden Instanzen zurückzuführen.

Durch die verschiedenartige Behandlung wichtiger Produktionsartikel seitens der einzelnen Bahnverwaltung wird ein Interessenkampf der Produktion verschiedener Wirthschaftsgebiete hervorgerufen, welcher das Gefühl der

wirthschaftlichen Zusammengehörigkeit der Reichsangehörigen zu schädigen geeignet ist.

Wenn schon die Verschiedenheit der Ansichten unter den Aufsichtsbehörden den Keim einer Gefährdung der gleichen Behandlung aller Transportinteressenten bei Benutzung der deutschen Eisenbahnen in sich trägt, so wird eine solche ungleiche Behandlung thatsächlich hervorgerufen durch die auch innerhalb der zweifellosen Grenzen der Maximaltarife noch immer weit genug gehende Freiheit der Bahnen, welche ihnen gestattet, vermöge verschiedenartiger Bemessung der Frachtpreise einzelne Artikel und Industrien willkürlich zu begünstigen oder zu belasten und dadurch nach eigenem Gutdünken Verkehrspolitik zu treiben, sowie durch den mit dem freien Tarifrecht im ursächlichen Zusammenhange stehenden Konkurrenzkampf der Eisenbahnen unter einander.

Bei diesen Bedingungen der Entwickelung fehlt es an Fällen nicht, in welchen in Verkehrsgebieten, wo die natürlichen Voraussetzungen zu bestimmten Industrie- und Handelszweigen fehlten, durch Tarife, welche an die Selbstkosten streiften, beziehungsweise solche kaum erreichten, industrielle und Handelsetablissements künstlich — das heißt mit Opfern — hervorgerufen sind, während die Bahnen zur Ausgleichung sich durch hohe Tarifirung der natürlichen Produkte und Exportartikel des betreffenden Gebietes schadlos gehalten haben. So hatte in einem bestimmten Falle eine westdeutsche Bahn die Fabrikation von künstlichen Steinen und Cement in einem Terrain, wo die zu solcher Produktion dienenden Rohmaterialien fehlten, durch außergewöhnlich niedrige Tarife für Rohmaterialien möglich gemacht. Um den in Folge dessen eingetretenen Einnahme-Ausfall zu decken, hatte dieselbe den Artikel Holz — das natürliche Produkt des betreffenden Gebietes — auf eine so hohe Taxe gesetzt, daß der Handel mit diesem Produkt schwer geschädigt, beziehungsweise das Absatzgebiet desselben gegenüber auswärtiger Konkurrenz eingeschränkt wurde. Ein Mitglied einer anderen Bahn erklärte es als ein nachahmenswerthes Beispiel der von seiner Verwaltung betriebenen Tarifpolitik, daß sie einige Artikel unter denjenigen Sätzen, welche als Minimalsätze gedacht werden (und zwar auf weite Entfernungen unter Zuwendung größerer Tarifeinheiten an Nachbarbahnen) gefahren habe, blos um einzelne Industriezweige zum Aufleben und in Gang zu bringen. Dabei ist indessen nicht erwähnt, wie viele Produzenten und wie viele Industrien hierdurch an anderen Orten geschädigt worden sind, und wie diese Verhältnisse auf die Consumenten eingewirkt haben.

Mag ein Verfahren der in Vorstehendem gekennzeichneten Art vielleicht im Interesse einer einzelnen Bahnverwaltung gelegen sein; die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen der Nation werden aber dadurch sicherlich mehr geschädigt als gefördert.

Die nachtheiligen Einflüsse des Kampfes der Eisenbahnen unter einander sind schon so häufig erörtert worden, daß es hierüber an dieser Stelle nur einiger Andeutungen bedarf. Sie äußern sich zunächst in den Auswüchsen des Differential-Tarifsystems und der Ausnahmetarife.

Es ist wohl allgemein anerkannt und auch in den Verhandlungen der Enquete-Kommission des Jahres 1875 durchgehends zum Ausdruck gekommen, daß Differentialtarife, wenn sie die Begegnung von Konkurrenz des Auslandes zum Zwecke haben, sich, wie den finanziellen Interessen der Bahnen förderlich, so auch der nationalen Wirthschaft nützlich erweisen können, vorausgesetzt, daß sie sich in den richtigen Grenzen halten.

Ebenso sind Abstufungen der Tarife, welche, der Verminderung der Transportkosten auf weite Entfernungen hin Rechnung tragend, den Frachteinheitssatz mit der zunehmenden Entfernung zonenartig ermäßigen, an sich nicht unberechtigt.

Ein Gleiches gilt indessen nicht von den durch inländische Konkurrenzverhältnisse hervorgerufenen Differentialtarifen, welche sich dadurch kennzeichnen, daß sie Ermäßigungen nur für einzelne Artikel, zwischen einzelnen Stationen, sowie mit Unterbietung der Frachtsätze der zwischenliegenden Stationen gewähren. Diese Tarifdifferenzen schließen eine Ungerechtigkeit ein, weniger in der Ermäßigung an sich, als vielmehr in der Entziehung der Ermäßigung für die übrigen Stationen und die übrigen Artikel, wodurch berechtigte Interessen verletzt werden.

Ebenso wie diese Differentialtarife können diejenigen Tarifdifferenzen für die nationale Wirthschaft von schwer schädigendem Einflusse werden, welche, durch das Bestreben der Bahnen hervorgerufen, Massentransporte — auch durch Herabgehen unter den normalen Transportgewinn, sogar bis unter die Grenze der Selbstkosten — auf ihre Linien zu ziehen, ausländische Artikel vor den gleichartigen Artikeln der inländischen Produktion begünstigen.

Während den Eisenbahnen, als vom Staate monopolistisch ausgestatteten öffentlichen Tranportanstalten, die Pflicht der gleichen Behandlung Aller obliegen sollte, wird durch Differentialtarife dieser Art die dem Monopole als Voraussetzung dienende Gleichberechtigung empfindlich gestört. Da diese Tarife von der zufälligen Gestaltung der wirthschaftlichen Interessen der in Betracht kommenden Bahnverwaltungen abhängig sind, und da ihre Schwankungen ebenfalls in diesen zufälligen von den Bedingungen der Produktion unabhängigen Ursachen ihre Entstehung finden: so sieht sich die heimische Industrie dadurch Aenderungen ihrer Produktions- und Absatzbedingungen ausgesetzt, denen zu folgen sie nur unter empfindlichen Nachtheilen Einzelner im Stande ist.

Wenn man zu Gunsten der billigen Konkurrenztarife anführt, daß sie

wohlfeile Frachten für die in Betracht kommenden Verkehrsgebiete ermöglichen, so ist hierbei neben den schon erwähnten Uebelständen außer Acht gelassen, daß die Bahnen zum Theil genöthigt sind, sich für den Ausfall an dem unter den Differentialtarif fallenden Verkehr wieder durch höhere Preisstellung in anderem Verkehr schadlos zu halten. Da die Entstehung der wohlfeilen Differentialsätze es mit sich bringt, daß sie vorwiegend nur für Städte ersten Ranges und Centren des Verkehrs wirksam sind, so haben sie eine ungesunde Zusammenziehung des Verkehrs und der Industrien in einzelne große Orte zur Folge, welche wirthschaftlich und politisch großen Bedenken unterworfen ist.

In ursächlichem Zusammenhange mit der Entwickelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen den Eisenbahnen stehen die Bildungen, welche sich in den Verbands- und direkten Verkehren der einzelnen Bahnen untereinander ergeben haben. Ihrer historischen Entwickelung nach haben die Verbände der Eisenbahnen zunächst die Verabredung gemeinsamer Bestimmungen:

über die direkte Expedition von Gütern zwischen Stationen der zu dem Verbande zusammengetretenen Eisenbahnen, ferner

der reglementarischen Festsetzungen über die Behandlung dieser Güter,

der im gemeinschaftlichen Verkehre zur Anwendung zu bringenden Güterklassifikation und der gemeinsamen Tarifvorschriften

zum Zweck gehabt.

Mit dem weiteren Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes sind aber auch die dadurch hervorgerufenen Konkurrenzverhältnisse auf die Bildung der Verbände von Einfluß gewesen. Sobald für den Verkehr zwischen zwei entfernten Orten und Verkehrsgebieten sich mehrere Linien zur Verfügung stellen, ist es das aus dem Sonderinteresse hervorgehende natürliche Bestreben der meisten Bahnverwaltungen — auch derjenigen, deren Linien keineswegs die kürzeste Verbindung darstellen — möglichst viel von dem betreffenden Verkehre an sich zu ziehen.

Um den vernichtenden Folgen eines hieraus entspringenden Konkurrenzkampfes zu entgehen, pflegen sich nun die Bahnen innerhalb der Verbände im gütlichen Wege über die Vertheilung des Verkehrs auf die einzelnen Routen zu einigen. Bei der im Schoße der Verbandskonferenzen erfolgenden Einigung über die Theilung des Verkehrs sind keineswegs die natürlichen Verhältnisse des Verkehrs allein bestimmend, sondern es wird diejenige Bahn den meisten Verkehr an sich ziehen, welche durch geschickte Verhandlung um die Transport-Bedingungen den größten Vortheil zu erreichen weiß. Die Abmachungen darüber, welchen Theil jede Linie an dem Gesammtverkehr zu nehmen hat, pflegen in den Instradirungsvorschriften, welche in Form umfangreicher Hefte für die betheiligten Verbände herausgegeben werden, niedergelegt zu werden. Die Vertheilung der Güter unter die in

Frage kommenden Routen wird meistens nach bestimmten Zeitperioden vorgenommen; sind zwei Routen zu versorgen, so werden diese Zeitperioden in der Regel abwechselnd auf einen Monat festgesetzt, so daß die eine Route in der Regel alle im Januar, die andere alle im Februar eingelieferten Güter erhält 2c.; sind mehrere Linien zu versorgen, so werden diese Zeitperioden derart geändert bezw. abgekürzt, daß in halb- oder selbst drittelmonatlicher, bei Konkurrenz einer größeren Anzahl Routen sogar in wöchentlicher Reihenfolge, abgewechselt wird. Die Vertheilungsvorschriften beziehen sich auf solche Sendungen, bei denen der Versender im Frachtbriefe keine bestimmte Route vorgeschrieben hat. Enthält der Frachtbrief eine Vorschrift über die Leitung der Sendung, so ist in der Regel nach dieser zu verfahren. In einige Verbandsabkommen hat man aber auch die Bestimmung aufgenommen, daß der direkte Frachtsatz nur in Anwendung kommen soll, wenn der Frachtbrief keine Route vorschreibt, daß dagegen, wenn eine Route vorgeschrieben ist, die theurere Fracht von Bahn zu Bahn zur Berechnung kommt. Da es vorgekommen sein soll, daß die eine oder andere bei einem Verbandstarife betheiligte Verwaltung, um die dem Verbande zufallenden Güter auf ihre Routen zu ziehen, dem Publikum, wenn es die Frachtbriefvorschriften auf ihre Route ausstellte, besondere Begünstigungen unter der Hand gewährt hat, so hat man durch die letztere Bestimmung erreichen wollen, daß nicht eine einzelne Verwaltung durch Anwendung derartiger Mittel im Stande sei, die Güter über ihre Route zu leiten und so andere Verwaltungen, welche die vereinbarten Bestimmungen beobachten, zu schädigen.

So ergiebt sich beispielsweise aus den Instradirungsvorschriften des deutsch-österreichischen Verbandes, daß zwischen Wien und Stettin nicht weniger als insgesammt 34 verschiedene Schienenwege in wöchentlich abwechselnder Reihenfolge zur Beförderung der in den einzelnen Verkehrsbeziehungen zwischen diesen beiden Orten zum Austausch gelangenden Güter in Benutzung sind. In gleich verwickelter Weise gestalten sich die Verhältnisse zwischen Wien und Berlin, Hamburg und Wien 2c. Bei kürzeren Beförderungsstrecken wird die Benutzung der Routen zwar weniger zahlreich, aber nicht minder verwickelt. So erfolgt die Beförderung der Güter zwischen Hamburg und Zittau, im norddeutsch-sächsischen Verbandsverkehre, auf nicht weniger als 10 Routen, in deren Wahl zum Theil wöchentlich gewechselt wird. Aehnliche Beispiele lassen sich in großer Zahl aus den Instradirungsvorschriften aller übrigen auf längere Strecken sich ausdehnenden Verbände herausgreifen.

Der die Bewegung des Verkehrs, entgegen den natürlichen Wegen, dem Ermessen der Bahnen künstlich unterordnende Charakter der Tarifverbände wird hieraus zur Genüge sich erkennen lassen.

Außer den Abkommen über die Behandlung der Güter und die Be-

rechnung der Frachten, über etwaige Zuganschlüsse für durchgehende Züge, über das Expeditionsverfahren und die Instradirung werden von den Verbänden weiter besondere Verabredungen über die Frachtantheile jeder einzelnen Verwaltung an dem Verbandsverkehre für alle die in Betracht kommenden zahlreichen Routenrelationen getroffen. Die Frachtantheile pflegen für die Gewichtseinheiten bis zu drei Dezimalstellen ausgerechnet zu werden.

Wenn also ein Verbandsgütertarif in den 8 Frachtklassen des Normaltarifschemas und in 4 Ausnahmetarifen die Frachtsätze für 300 Relationen enthält, bei denen im Durchschnitt je 3 Routen möglich sind, so stellen sich die Frachtsätze in den die Zusammenstellung der Antheile enthaltenen sogenannten Antheilstabellen in $12 \times 300 \times 3 = 10800$ Additionsexempeln, zum großen Theil vierstelliger Zahlen, dar. Antheilstabellen von 100 und mehr Seiten in Tabellen- und Zahlendruck, in Folioformat, gehören keineswegs zu den Seltenheiten.

Die Zahl der Verbands- und direkten Tarife im Deutschen Reiche belief sich am 15. Juni 1878 auf 520 ohne Einrechnung der zahlreichen Ausnahmetarife. Die Verbände setzen sich zum Theil aus Vereinigungen einzelner Nachbarbahnen zusammen, und diese Vereinigungen bilden wiederum Verbände mit anderen Bahnen und Bahngruppen. Da jeder Verband die Bedingungen des Güteraustausches für sich besonders beschließt und für die Verkehrsbeziehungen, auf welche er sich erstreckt, ein abgeschlossenes Ganze bildet: so ergeben sich in Bezug auf die Verschiedenartigkeit der Behandlung der Gütersendungen ebensoviele getrennte Verkehrsgebiete, als der Zahl nach Verbände vorhanden sind.

Das Ganze stellt ein Durcheinander von Kombinationen verschiedener Verkehrsbeziehungen dar, welche sich in engeren Verkehrskreisen und über diese hinaus wieder zwischen einzelnen Verkehrsgruppen bilden. Mit der steten Bewegung des Verkehrs erleiden innerhalb der Verbände die reglementarischen Vorschriften, die Tarifbestimmungen, die Tarifsätze, die Instradirungsvorschriften, die Uebereinkommen und Antheilstabellen eine fortwährende Aenderung und Ergänzung, welche in Dienstbefehlen und zahlreichen Nachträgen ihren Ausdruck finden.

Es ist hieraus leicht zu ermessen, welche außerordentliche, kostspielige Thätigkeit die zahlreichen direkten Tarifverbände im deutschen Eisenbahnwesen entwickeln. Ein ungeheurer Aufwand an Material und Arbeitskraft wird durch dieses stete Arbeiten der Tarifverbände in Anspruch genommen, welcher bei einheitlicher, das Fortbestehen der Verbände entbehrlich machender Gestaltung des Eisenbahn-Tarifwesens der Volkswirthschaft zum großen Theil erspart und für produktive Zwecke frei werden würde.

Die Umleitungen, welche die Sendungen gegenüber der kürzesten und

natürlichsten Route erleiden, und die durch die künstlichen Instradirungsfestsetzungen der Tarifverbände herbeigeführt werden, sind sehr erheblich; sie stehen mit einer rationellen wirthschaftlichen Bewältigung des Verkehrs in einem folgenschweren Gegensatze. Letzterer findet in der Erhöhung der Betriebskosten des Transports seinen Ausdruck.

Von dem Bestreben geleitet, möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen, haben Bahnen, welche durch ihre natürliche Lage nur auf den Lokalverkehr angewiesen sind, es durch Rührigkeit ihrer Vertreter auf den Konferenzen der Eisenbahnverbände dahin gebracht, daß ihnen wochen- oder monatsweise ein Theil des großen Durchgangsverkehrs, unter Ablenkung von den natürlichen Verkehrswegen, zugewiesen ist. Die Bahnen haben sich mit ihren Betriebseinrichtungen und Fahrplänen auf den großen Verkehr eingerichtet: sie fahren ebenso viel Züge als andere durch ihre natürlichen Verhältnisse auf den Durchgangsverkehr angewiesene Bahnen, noch dazu mit größeren Kosten auf Umwegen, während die Hauptbahn leicht das Doppelte des ihr gegenwärtig zufließenden Verkehrs ohne wesentliche Erhöhung ihrer Selbstkosten, durch bessere Ausnutzung der Zugkraft und des Wagenraumes bewältigen könnte.

Der Entstehung solcher unnatürlichen Zustände würde der Boden entzogen werden durch ein Tarifsystem, welches, indem es den Bahnen feste Einheitssätze und richtige Instradirung vorschreibt, die Konkurrenzjagd beseitigt und damit der Güterbewegung wiederum ihre natürlichen Bahnen anweist. Nicht nur, daß unter dem Einflusse des gegenwärtigen Systems Bahnen mit einem Aufwande an Anlagekosten entstanden sind und noch entstehen, deren Verhältnisse bei natürlicher Leitung des Verkehrs einen weit wohlfeileren Bau gestatteten: auch die laufenden Betriebskosten werden bei der bestehenden Theilung, Zersplitterung und Umleitung des Verkehrs durch den übermäßigen Transportaufwand der Neben- und die mangelhafte Zugkraft- und Wagenraum-Ausnutzung der Hauptbahnen jährlich um viele Millionen vertheuert, welche der nationalen Wirthschaft erspart werden und dem Güteraustausch in Gestalt billiger Frachttarife zu Gute kommen könnten.

Ein Rückblick auf die vorangegangenen Erörterungen führt zu der Ueberzeugung, daß eine Besserung der geschilderten Verhältnisse auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens nach einer Richtung hin, welche den Charakter der Eisenbahnen als im Dienste der Gesammtheit stehender deutscher Verkehrsanstalten zum Ausdruck bringt und sich zugleich dem Rahmen des Bestehenden anschließt, nur durch Einschränkung der Tarifreiheit der einzelnen Bahnen und durch reichsgesetzliche Festsetzung der Tarifsätze nach gleichmäßigen durch das Allgemeinwohl bestimmten Grundsätzen ausführbar ist. Die Entscheidung darüber, ob eine Abweichung von der normalen Berechnung im einzelnen Falle mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen

Interessen Deutschlands oder einzelner Gebiete zweckmäßig oder zulässig ist, darf nicht länger von der zufälligen Gestaltung der Sonderinteressen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen abhängig gemacht werden, sondern muß der unparteiischen Beurtheilung durch die staatliche Aufsichtsbehörde unterliegen.

Mit historischer Nothwendigkeit vollzieht sich auch im Eisenbahnwesen derjenige Uebergang, wie ihn die Kulturgeschichte der Völker bei anderen wirthschaftlichen Entwickelungen erlebt hat. Neue wirthschaftliche Erscheinungen sind zunächst ohne Beeinflußung durch die staatliche Einwirkung entwickelt und fortgebildet; allmälig ist aber das Interesse an denselben so groß und allgemein geworden, daß die fernere Regelung nicht mehr dem Egoismus und der Willkür der Einzelinteressen überlassen werden konnte, vielmehr nach den Interessen der Allgemeinheit erfolgen mußte. Ein lehrreiches Beispiel liegt in Deutschland in der Entwickelung des Tarifs der Packetpost vor, welcher vor dem Baue der Eisenbahnen, bei dem Mangel anderer regelmäßiger und geordneter Verkehrsmittel, die Vermittelung des größten Theils des Waaren-Schnellverkehrs zufiel.

Sehr ähnlich diesen geschichtlichen Vorgängen bei der Entwickelung des Päckereitarifs ist auch die heutige Entwickelung des Eisenbahn-Tarifwesens auf dem Punkte angelangt, daß sie nicht länger in der Verwirrung belassen werden kann, in welche sie die bunte Gestaltung der einzelnen Bahngebiete und Verkehrsinteressen gebracht hat.

Einer so durchgreifenden Umgestaltung, wie sie die Entwickelung des Posttarifs durch die Einführung der direkten Entfernung von Ort zu Ort — der Luftlinie —, bei einheitlichen Grundtaxen, schon im ersten Viertel dieses Jahrhunderts aufzuweisen hatte, erscheint der heutige Entwickelungszustand des Eisenbahnwesens zur Zeit noch nicht fähig.

Die zunächst nothwendige Reform würde sich den bestehenden Verhältnissen anzuschließen und auf diejenigen Festsetzungen zu beschränken haben, welche im Interesse des Gemeinwohls gefordert werden müssen. Bis auf Weiteres würde daher die zur Zeit auf den deutschen Bahnen fast durchgängig eingeführte Güterklassifikation, mit den für die Erleichterung des Kleinverkehrs gebotenen Modifikationen, dem Einheitstarife zu Grunde zu legen sein. Da es aber unmöglich ist, Tarife für jede einzelne Industrie und für jedes einzelne Industrie- und Produktionsgebiet zu bilden, ohne in dem jetzigen Chaos des Tarifwesens zu verbleiben, und da die Festsetzung der Tarife für eine Industrie und ein Industriegebiet stets alle benachbarten Gebiete und konkurrirenden Industrien mit berührt: so bleibt nichts übrig, als die Ausnahmen von dem Klassifikationsschema auf das Nothwendigste zu beschränken und innerhalb der einzelnen Klassen die Tarife nach einem gleichmäßigen Durchschnitt festzusetzen, wie er dem gesammten wirthschaftlichen Bedürfnisse am Besten entspricht. Hierbei wäre

davon auszugehen, daß die Beförderungskosten nach der kürzesten Entfernung auf dem Eisenbahnwege berechnet werden, daß nach entfernteren Orten nicht geringere Gebühren, als nach näher gelegenen zur Erhebung kommen und daß alle Begünstigungen Einzelner zum Nachtheil der Uebrigen, wie sie in vielen der vorhandenen Differentialtarife ihren Ausdruck finden, beseitigt werden müssen.

In Verbindung mit einer auf der Grundlage gleichmäßiger Durchschnittssätze beruhenden Reform des Tarifwesens würde auf Vorkehrungen Bedacht zu nehmen sein, welche, unter Beseitigung der für die heutige Entwickelung des Verkehrs viel zu verwickelten Organisation des Verbandswesens, das Abrechnungsverfahren durch Errichtung einer Centralstelle, zum Theil nach Art des englischen Clearing-house vereinfachen, die Vertheilung der Einnahmen des gemeinschaftlichen Verkehrs unter die verschiedenen Bahnen auf einer ihren Leistungen entsprechenden und den besonderen Verhältnissen der einzelnen Bahnen Rechnung tragenden Grundlage regeln, und den Verkehr von den ihm jetzt zum Theil künstlich angewiesenen Richtungen allmälig auf seine natürlichen Wege zurückführen.

Von manchen Seiten könnte es Anfechtung finden, daß überhaupt versucht wird, Einheitssätze für den gesammten Vereinsverkehr aufzustellen, weil bisher die Ansicht weit verbreitet war, es gäbe keine zutreffenden Einheitssätze für ein Verkehrsgebiet von großer Ausdehnung mit seinen wesentlich verschiedenartigen lokalen und provinziellen Verhältnissen und der daraus hergeleiteten Nothwendigkeit verschiedener Tarifirung.

In dieser Allgemeinheit muß die Richtigkeit der Ansicht schon dem nahe liegenden Einwande begegnen, daß die zulässigen Maximalsätze auf den deutschen Bahnen zur Zeit nur unerheblich von einander abweichen und, wenn auch bei den selbständigen Privatbahnen innerhalb der gezogenen Grenze zahlreiche Abweichungen vorkommen, diese doch bei den ausgedehnten Bahnnetzen, welche z. B. Preußen und Bayern im Staatsbesitze haben, schon geringer sind. Jedenfalls hat sich herausgestellt, daß im Verbandsverkehr, wo entweder die Nothwendigkeit auf möglichste Gleichmäßigkeit hinwies, oder Konkurrenzlinien zu demselben Ziele führten, abgesehen von Differentialtarifen, nicht solche Verschiedenheiten in dem Gesammtergebniß der Verbandstarife bestehen, daß sie als ein unüberwindliches Hinderniß gelten könnten, zu angemessenen Einheitssätzen zu gelangen.

Da Einheitssätze ein unbedingtes Erforderniß sind, wenn in dem unendlich komplizirten Verbandswesen mit seinen hunderten von Tarifen Wandel geschaffen werden soll, so wird über kleinere, mit einer solchen Verschmelzung unvermeidlich verbundene Differenzen fortzukommen sein. Man darf mit Sicherheit voraussetzen, daß die Preisveränderungen, welche eine solche Maßregel für einzelne Orte mit sich bringt, im Ganzen weniger

zahlreich oder erheblich ausfallen werden, als dies hundertfach im Laufe eines Jahres bei Einführung neuer Verbände und neuer Differentialtarife unter der Herrschaft des jetzigen Systems der Fall gewesen ist.

Mit Annahme der Einheitssätze aber ist den steten Veränderungen ein für alle Mal ein Ende gemacht und dem Handel und Verkehr eine dauerhafte Unterlage gegeben, auf welcher bestehende Geschäftsverbindungen sicher fortgeführt und neue angeknüpft werden können, während sich bei dem jetzigen Zustande die Transportkosten aller Vorausberechnung entziehen. Dieser Gewinn wäre allein groß genug, um über viel erheblichere Schwierigkeiten fortzuhelfen, als sie thatsächlich mit der gleichmäßigen Anwendung der vorgeschlagenen Einheitssätze verbunden sind.

Dazu kommt der Vortheil, welcher den Eisenbahnverwaltungen selbst aus der einheitlichen Regelung des Vereinsverkehrs erwächst und denselben jeden ferneren Aufwand an Zeit, Arbeitskraft und Geld, wie er in erheblichstem Umfange mit der Bildung der Verbände verknüpft ist, für die Folge erspart.

Dieser Vortheil ist um so schwerer wiegend, als die Einrichtung einer Central-Rechnungsstelle es ohne technische Schwierigkeiten gestattet, die Vertheilung der Gesammteinnahmen aus dem Verbandsverkehre auf die einzelnen Bahnen entsprechend ihrer Transportleistung, sowie unter Berücksichtigung höherer oder niedrigerer Anlagekosten zu bewirken. Der letzteren Rücksicht würde z. B. in einfacher Weise dadurch entsprochen werden können, daß außerordentliche Transportleistungen, wie Ueberführungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen, besonders kostspielige Brückenübergänge und Trajekte, Transporte auf schwierigen Gebirgsbahnen und ähnliche ungewöhnliche Leistungen einzelner Bahnen, welche künftig in dem auf der kürzesten Entfernung zwischen Abgangs- und Bestimmungsort beruhenden Einheitssatze nicht mehr besonderen Ausdruck finden, bei der Feststellung der Antheile einer jeden Verwaltung in der Central-Rechnungsstelle nach demselben Verhältniß, welches gegenwärtig bei Berechnung der Fracht zu Gunsten der durch außerordentliche Leistungen der gedachten Art besonders belasteten Verwaltungen zur Geltung kommt, durch entsprechenden Zuschlag an Taxkilometern zu Gunsten der betreffenden Verwaltung zur Berechnung kommen.

Die gesetzliche Festsetzung der Tarifmaßregeln und die dauernde Beaufsichtigung des Tarifwesens steht nach der Reichsverfassung dem Reiche zu. Nur die Ausübung der Tarifgesetzgebung durch das Reich kann dem Erfordernisse Genüge leisten, daß einheitliche Bestimmungen getroffen werden und deren einheitliche Durchführung gesichert wird. Die Zuständigkeit des Reichs, im Wege der Gesetzgebung das Tarifwesen zu regeln, kann im Hinblick auf die Verfassungsbestimmungen von Artikel 4 Nr. 8 und von Artikel 41—46 einem Zweifel nicht ausgesetzt sein.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß eine den Absichten der Verfassung entsprechende Ausübung der Kontrole über das Tarifwesen sich ohne legislative Einwirkung des Reichs auf die Normirung der Frachtsätze nicht ermöglichen läßt, und daß die einheitliche Regelung dieser Sätze im Interesse des allgemeinen Verkehrs als ein unabweisliches Bedürfniß der Nation zu erachten ist.

Den bestehenden Privatbahnen sind durch die Konzessionen der Einzelstaaten verschiedene Rechte, namentlich bezüglich der Bestimmung der Frachtsätze, beigelegt worden. Diese Rechte sind indessen dadurch wesentlich eingeschränkt, daß sowohl die Festsetzung, als die Abänderung der Tarife fast allgemein an die Genehmigung der Staatsregierung geknüpft sind. Insbesondere darf der überwiegend größte Theil der preußischen Privatbahnen konzessionsmäßig selbst Ermäßigungen des Tarifs nur mit Genehmigung der Staatsregierung einführen; die später durch Ministerialerlasse ertheilten weitergehenden Befugnisse sind überall nur unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs zugestanden worden. Diese durch die bisherige Gesetzgebung (preuß. Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 §. 32) vorgesehene und konzessionsmäßig begründete Einwirkung der Landesregierungen auf die Normirung der Tarifsätze hat bisher eine Handhabe gewährt, um der lediglich im Wege der Vereinbarung in Angriff genommenen Reform des Tarifschemas Eingang bei den bestehenden Privatbahnen zu verschaffen. Es läßt sich annehmen, daß die Schwierigkeiten, welche sich aus den Konzessionen der bestehenden Privatbahnen gegen die Durchführung eines gemeinsamen Tarifgesetzes ableiten lassen, sich praktisch als nicht unüberwindlich herausstellen werden.

Vom juridischen Standpunkte können die Konzessionen als ein formelles Hinderniß einer einheitlichen Tarifgesetzgebung des Reichs nicht anerkannt werden. Das durch die Konzessionen begründete Recht der Eisenbahngesellschaften steht als ein Privilegium dem Rechte der Gesammtheit gegenüber; gerathen Beide in Widerstreit, so entspricht es der Natur der Sache, daß das Sonderinteresse dem Wohle der Gesammtheit zu weichen hat. Wie es deshalb von jeher in der Rechtswissenschaft und in der Praxis der Gesetzgebung für unzweifelhaft gegolten hat, daß Privilegien im Wege der Gesetzgebung aufgehoben werden können, so läßt sich eine Ausnahme von dieser Regel zu Gunsten der Privilegien der Eisenbahngesellschaften nicht nachweisen. Sie läßt sich insbesondere nicht daraus herleiten, daß die Konzessionen zum Theil auf vorgängigen Verhandlungen zwischen den Staatsregierungen und den Bahnunternehmern beruhen. Denn die Aufhebbarkeit der Privilegien wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß dieselben auf einem lästigen Titel beruhen; vielmehr kann dieser Umstand nur in der Entschädigungsfrage von Bedeutung sein, und eine abweichende Be-

handlung der onerosen Privilegien im Gegensatze zu den auf Liberalität beruhenden nach sich ziehen.

Darf es als rechtlich zweifellos bezeichnet werden, daß bestehende Eisenbahnkonzessionen durch Gesetz aufgehoben werden können, so bleibt noch zu erörtern, ob diese Aufhebung gegen Entschädigung oder unentgeltlich zu bewirken sein wird.

Für Beides fehlt es nicht an Vorgängen. Unentgeltlich ist, um von ferner liegenden Beispielen abzusehen, die Aufhebung der lauenburgischen Elbzölle, des Jagdrechts und eines großen Theils der Grund- und Gewerbegerechtigkeiten erfolgt. Dagegen ist bei Aufhebung der Binnenzölle, bei Revision der Kommunikationsabgaben und bei Abschaffung der Flösserei-abgaben insoweit Entschädigung geleistet worden, als die aufgehobenen Rechte auf lästigen Privatrechtstiteln beruhten.

Die Nothwendigkeit der baldigen Herstellung eines geordneten Zustandes im deutschen Eisenbahntarifwesen tritt in so dringender Weise hervor, daß zur Ausführung der gesetzlichen Regelung der Erlaß eines allgemeinen Reichseisenbahngesetzes, welcher mit anderen noch nicht spruchreifen Fragen zusammenhängt, nicht abgewartet werden kann. Die gesonderte Ordnung des Tarifwesens unterliegt keinem Bedenken, da dasselbe ohnehin eine getrennte Materie auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung bildet und einer unabhängigen Behandlung fähig ist.

Der Frage, welche Rücksichten der Billigkeit bei der Regelung des Entschädigungspunktes zu beachten sein werden, soll durch die Vorlage nicht präjudizirt, vielmehr soll dieselbe dem Ermessen der gesetzgebenden Gewalten unter Benutzung der finanziellen Erfahrungen überlassen werden, welche die künftige Verkehrsgestaltung darbieten wird."

Folgt der Schlußantrag: „Die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen beschließen und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuß berufen zu wollen, welcher aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrath näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte".*)

12. Februar 1879. Verurtheilung des einseitigen Freihandelssystems in der Thronrede**) zur Eröffnung des Reichstags.***)

*) Vgl. über den vorstehenden Antrag die Zeitung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 13 S. 168, Nr. 15 S. 189, Nr. 17 S. 214, Nr. 18 S, 239, Nr. 22 S. 301, und wegen des Schicksals der Vorlage unten 18. und 30. März 1879.

**) Für die Worte der Thronrede hat Bismarck in der Reichstagsrede vom 21. Februar 1879 ausdrücklich die Verantwortung übernommen. Die Redewendungen lassen darauf schließen, daß die Fassung des betr. Absatzes von ihm herrührt.

***) 15. Februar 1879. In vertraulichen Gesprächen beseitigte Bismarck jeden Zweifel darüber, daß er die fiskalischen und Verbrauchssteuern, welche die liberale Partei

19. Februar 1879. Vertrauliche Bemerkungen, betr. die Höhe der Getreidezölle. Die Klagen über die Besteuerung des armen Mannes. Branntwein- und Tabackbesteuerung. Postulate bezüglich der Eisenbahntarife. Das Hülfsbedürfniß der Landwirthschaft. Viehzoll. Schutz gegenüber dem amerikanischen Import.

Bestätigung, daß er (Bismarck) für Roggen 25 Pf., für die übrigen Getreidesorten 50 Pf. auferlegen wolle. Das sei kein Schutzzoll; eine Differenz von diesem Betrage liege zwischen den Marktpreisen von zwei Nachbarstädten, den Verkaufspreisen nebeneinander wohnender Bäcker. Ein solcher Zoll sei ein Finanzzoll. Mit demselben verfolge er aber noch einen besonderen Zweck. Der russische Produzent, der so überaus massenhaft und mit geringen Selbstkosten produzire, werfe große Mengen über unsere Grenze, welche hier unverkäuflich liegen. Dazu verleite namentlich das System der Eisenbahntarife. Ein Quantum von 5000 Wispeln erziele erhebliche Frachtbegünstigungen, von denen die Importeure Gebrauch machen wollten. Das Getreide, welches auf diese Weise ohne Noth in das Land hineinkomme, drücke besonders auf den Preis. Sein Zoll solle bewirken, daß kein Getreide mehr in das Land hineinkomme, dem der Absatz nicht gesichert sei. — Der Vorwurf, daß seine (Bismarcks) Pläne den armen Mann bedrücken würden, sei unbegründet. Der arme Mann sei bereits heute durch die Steuern auf Salz und manche Dinge, die er auf das Nothwendigste brauche, bedrückt. Für die Besteuerung des Branntweins sei er (Bismarck) zwar eingenommen, dieselbe drücke aber doch auf den gemeinen Mann, der namentlich bei kaltem und nassem Wetter den Schnaps nicht entbehren könne. „Ich kenne Viele, die keinen Tabak brauchen, aber Schnaps brauchen Alle.“*)

In Bezug auf die Eisenbahntarife werde vor der Hand eine große Vereinfachung nicht zu erreichen sein; er sei bereit, jeder obwaltenden Verschiedenheit Rechnung zu tragen. Bei theuer gebauten Bahnen mit vielen Brücken und Tunneln müsse die „virtuelle Meile“ ihr Recht haben, d. h. eine geringere Strecke müsse für eine Meile gerechnet werden. Auch die Konkurrenzrücksichten mit den Frachtenstellen des Auslandes wolle er nicht ganz ausgeschlossen haben; darauf aber glaube er beharren zu müssen, daß das Recht, Tarife festzusetzen, nur der Gesetzgebung zustehen dürfe. Auch Kaiser und Bundesrath sollten Verordnungen nur unter dem Vorbehalt der nachträglichen Genehmigung des Reichstags erlassen.

Die Landwirthschaft bedürfe besonderer Berücksichtigung, da sie die meisten Menschen beschäftige. Er sei stolz darauf, durch seine Bauernbriefe mit dem Bauernstande in Verbindung zu stehen und werde die Korrespondenz fortsetzen. In Holstein seien im vorigen Jahre 17 Pächter zu Grunde gegangen, die alle unter relativ günstigen Bedingungen gewirthschaftet hätten. Auch er habe Klage zu führen; zwar könne er sich auf sein Gehalt zurückziehen, aber der Landwirthschaft müsse geholfen werden. Die Seestädte hätten allerdings an niedrigen Zöllen ein Interesse, aber der Handel beschäftige verhältnißmäßig nur wenig Arbeiter. Es sei ein vornehmes und achtbares, aber ein egoistisches Gewerbe.

Auf den Import jedes Stückes Rindvieh wolle er einen Zoll von 20 Mark legen.

zur Deckung des Defizits und zur Beseitigung der Matrikularbeiträge bewilligen wollte, als nicht genügend erachtete.

*) Die Vossische Ztg. bemerkte hierzu in ihrer damaligen absprechenden Art: „Aber es scheint, daß die höhere Besteuerung des Spiritus bei uns ein noli me tangere ist, vor dem Jeder, sogar der Reichskanzler zurückschreckt.“ Die Bemerkung, daß alle Schnaps brauchten, sei wohl als eine Reminiszenz Bismarcks von Petersburg anzusehen.

Der Konkurrenz von Amerika, das uns frisches Fleisch, kondensirte Milch und Schmalz liefere, das der Butter ebenbürtig sei, müsse auf dem Wege des Zollschutzes begegnet werden.*)

21. Februar 1879. **Reichstagsrede, betr. das System der Handelsverträge. Das Projekt der Einführung von Finanzzöllen. Tabackmonopol. Die neue Handelspolitik nur eine Rückkehr zu dem System von 1823—1865.**

„Ich will dem System der Handelsverträge**) im Allgemeinen nicht entgegentreten; ein Handelsvertrag an sich ist nichts, was ich erstrebe, es kommt auf den Inhalt an. Die anscheinend glänzenden Resultate, welche

*) Weniger des Inhalts halber, als wegen des charakteristischen Tons führen wir einige Stellen aus einem gleichzeitigen Artikel der radikalen Berliner Zeitung an, welcher die Ueberschrift trug: „Von der Bierbank des Reichskanzlers", worin es u. A. hieß: „Je mehr sichs ändert, um so mehr bleibt es die alte Geschichte," sagt ein französisches Sprüchwort, welches eigens zur Charakterisirung der politischen Situation in Deutschland erfunden zu sein scheint. Geändert hat sich unsere Lage insofern, als der Reichskanzler die Rolle des Hotelwirths in Friedrichsruh mit der eines Gastgebers in Berlin vertauscht hat. Dieser Wechsel überhebt ihn der Mühe des Schreibens und gestattet ihm zu plaudern, und so schöpfen wir denn unsere Belehrung über die Bedürfnisse und Interessen der deutschen Nation fürs erste nicht mehr aus „Bauernbriefen", sondern aus „Bauerngesprächen", die Se. Durchlaucht am häuslichen Herd in der Wilhelmstraße nach eingenommenem Diner bei seinem „Pappenheimer" mit seinen „Pappenheimern" führt." Nachdem die Zeitung sodann einige Mittheilungen über die Aeußerungen des Reichskanzlers wiedergegeben und glossirt hatte, fuhr sie fort: „Das Beachtenswerthe des ganzen Vortrags liegt aber offenbar in der Vermahnung an seine Zuhörer, bei den nächsten Wahlen dem „Bruder Bauer" tüchtig die Hand zu drücken. Ohne Zweifel hat der „Bruder Reichskanzler" für sich selbst diesen Rath schon befolgt; daher seine Bauernbriefe. Ueberhaupt scheint Fürst Bismarck, nachdem er alle übrigen politischen Faktoren benutzt und abgenutzt hat, nachgerade an dem Punkte angelangt zu sein, wo ihn der „flache Landbewohner" allein noch retten kann. Die Bauern zu kaptiviren, das ist das unverkennbare Bestreben Sr. Durchlaucht. Wir wünschen viel Glück dazu. Es lebe die Politik der Bauern-Kaptivirung."

**) Ueber die Handelsverträge in den letzten 20 Jahren schrieb die Nordd. Allg. Ztg. vom 21. August 1881 (Nr. 387): „Die Handelsverträge der letzten 20 Jahre waren daher niemals mehr als Versuche, eine spätere Einführung des Freihandels anzubahnen; man hoffte, die Nationen würden sich von den Segnungen der Zollherabsetzung bald überzeugen und dann, wie so oft geschehen, zu dem politischen Trugschlusse verleiten lassen, weil eine Mäßigung des historisch überkommenen Zollsystems gute Früchte getragen, so müsse man der ganzen Einrichtung den Garaus machen. Aber der Versuch schlug schon auf der ersten Stufe fehl." — Nach der Ansicht Delbrücks lag der Hauptwerth der Zollverträge mit Oesterreich vom Jahre 1853, 1865 und 1868 für die beiderseitigen Produktionen darin, daß jedesmal für eine lange Reihe von Jahren den beiderseitigen Interessenten absolute Sicherheit gegen eine Verschlechterung des bestehenden Zustandes gegeben wurde. Auf diese Stabilität legte Delbrück einen größeren Werth, als auf die Höhe einzelner Zollsätze.

die gegenseitigen Ein- und Ausfuhrtabellen gewähren, täuschen bei der geographischen Lage Deutschlands sehr, weil wir keine Ursprungsatteste haben. In unserer Einfuhr nach Oesterreich ist der ganze Transit des westlichen und nordwestlichen Europas durch Deutschland nach Oesterreich mit einbegriffen. Ebenso ist in unserer Einfuhr nach Belgien und Frankreich, von der gerühmt wird, daß sie im Steigen geblieben sei, die ganze russische und österreichische Importation, die wir zum Nachtheil unseres früheren Handels mit Belgien und Frankreich in den analogen Produkten durch unsere Eisenbahntarife wesentlich gefördert haben, mit einbegriffen.

Wenn mir vorgehalten wird, es sei mein Ideal gewesen, den Zolltarif auf wenige Finanzzölle zurückzuführen, so ist das richtig, das ist das sogenannte englische System. Ich habe es befürwortet;*) aber habe ich damit bei irgend Jemand Gegenliebe gefunden, ist mir dabei irgend Jemand nur einen Finger breit entgegen gekommen? Ist nicht der erste Versuch, mit dem Taback — ich bin heute noch für das Monopol — dieses System einzuleiten, mit einer Unfreundlichkeit aufgenommen, die mir ganz neu war in den Fraktionen, mit denen ich früher in Beziehung gestanden habe?

Auch der Abgeordnete Dr. Witte klagt mich wieder der Genialität und der Sprünge an. Ich muß bestreiten, daß ich der bin, der Sprünge macht; ich schlage blos die Rückkehr in die altgewohnten Wege von 1823—1865 vor. Wir haben uns von denselben im Jahre 1865 entfernt,**) ich bin auf dem Wege des reinen Trivialen, der trivialen Fortsetzung des Alten. Die Versuche liegen in der Zeit, die wir bis heut durchgemacht haben; die gewohnte fortschreitende Prosperität lag in der Zeit vorher. Ich will nicht, daß wir ganz zu ihr zurückkommen, ich will nur, daß wir uns annähern." ***)

*) Vgl. oben S. 62 und 74.

**) Nach der ursprünglichen Anlage des Tarifs im Zollverein ging die Absicht dahin, „durch eine angemessene Besteuerung des äußern Handels und des Verbrauchs fremder Waaren die inländische Gewerbsamkeit zu schützen und dem Staate ein Einkommen zu sichern, welches Handel und Luxus ohne Erschwerung des Verkehrs tragen können." Die Zollpflichtigkeit der Waaren bildete also die Regel. Dafür waren aber die Zollsätze durchweg mäßig gegriffen und namentlich diejenigen Verbrauchsartikel, welche im Inlande nicht erzeugt werden und daher die geeignetsten Gegenstände blos finanzieller Besteuerung bilden, einer im Verhältniß zu den Tarifen anderer Nationen nur sehr mäßigen Besteuerung unterworfen. Im Laufe der Zeit hat die Reform des Tarifs zunächst in einer Ermäßigung der eigentlichen Finanzzölle bestanden. Die durchgreifende Umgestaltung des Tarifs erfolgte erst in den sechsziger Jahren. Die Durchgangs- und die finanziell einträglichen Ausgangszölle wurden jetzt abgeschafft. Die große Masse der Fabrikmaterialien, Getreide und Hülsenfrüchte wurden vom Zolle befreit, die Schutzzölle wurden ermäßigt und durch die Aufhebung der allgemeinen Eingangsabgabe und die mit ihr in Verbindung getretenen zahlreichen Zollbefreiungen war unter Umkehrung des früheren Grundsatzes die Zollfreiheit zur Regel geworden.

***) Unterm 25. Februar 1879 erging nachstehendes Schreiben Bismarcks an den

8. März 1879. **Reichstagsrede, betr. die Reform des Seuchengesetzes. Die Auswanderung; Gründe derselben. Die steuerliche Prägravirung des landwirthschaftlichen Gewerbes. Erhöhte Auswanderung aus den rein landwirthschaftlichen Gegenden. Die bessere Lage des Fabrikarbeiters im Vergleich zu der des landwirthschaftlichen Arbeiters. Die Aufhebung der Erbpacht. Die Industrie keine Konkurrentin der Landwirthschaft.**

[Zusage eine Berathung der neuen Seuchengesetzgebung*) durch prak-

landwirthschaftlichen Verein zu Mühlhausen i./Th.: „Die Zuschrift des landwirthschaftlichen Vereins für Mühlhausen habe ich mit verbindlichstem Dank erhalten. Ich verhehle mir nicht, daß meine Bemühungen auf dem Gebiete der Steuer- und Zollreform, soweit sie der Landwirthschaft gelten, einem stärkeren Widerstande begegnen, wie meine Bestrebungen zu Gunsten der Industrie. Diese Erfahrung wird mich indessen nicht entmuthigen. Solange ich im Amte bin, werde ich das Vertrauen der Landwirthe zu rechtfertigen suchen und ich zweifle nicht am Erfolge unseres gemeinsamen Strebens." — 28. Februar 1879. Bismarck bemerkt im vertraulichen Gespräche in Bezug auf den Vorwurf, daß er sich in früherer Zeit die wirthschaftlichen Ansichten, die er in einer Reichstagsrede ausgesprochen, habe soufflíren lassen, mit einer Anekdote aus seinem Frankfurter Aufenthalt. Herr von Rothschild, der Chef des bekannten großen Bankhauses, sei einmal um seine Meinung über russische Häute gefragt worden, und er habe sich ganz kühl an die betreffende Persönlichkeit, welche in seinem Geschäft mit der Sache am Besten vertraut sein mußte, mit der Frage gewendet, „Was ist meine Ansicht über russische Häute?" Im weiteren Verlaufe des Gesprächs verbreitete sich der Kanzler über die Stellung der verschiedenen Parteien zu ihm, und betonte insbesondere den Nationalliberalen gegenüber, daß es von ihnen unpolitisch sei, sich in ihren Reden so fest zu nageln, daß vielleicht ein Kompromiß dadurch unmöglich gemacht würde. Er hob endlich noch hervor, daß man in Zollsachen mit dem Auslande rechnen müsse, und daß schon jetzt durch hohe Schutzzölle, so namentlich in den Vereinigten Staaten, der deutschen Industrie die Wettbewerbung auf das Aeußerste erschwert sei. — Die Zustimmungsadressen zu dem Programm des Kanzlers wuchsen inzwischen jeden Tag an. Auch in den gewerblichen Kreisen Sachsens war der Wunsch entstanden, der Dankbarkeit für Bismarcks Reformpolitik in Form einer Adresse Ausdruck zugeben, welche sich bald mit mehr als 3200 Firmen, welche eine Arbeiterzahl von nahezu 300 000 Personen beschäftigten, bedeckte. Das Schriftstück wurde Bismarck übersandt und von ihm mit Dank aufgenommen. Mehrere der Unterzeichner der Adresse zog der Kanzler bei ihrer Anwesenheit in Berlin am 7. März 1879 zu Tische. Bei diesem Anlaß sprach er sich sowohl während der Tafel als nach derselben in ebenso freimüthiger als eingehender Weise über die schwebenden Zoll- und Steuerfragen aus. Die Gäste aus Sachsen schieden mit der Ueberzeugung, daß der Mann, welcher die deutsche Einheit geschaffen, auch die wirthschaftliche Wohlfahrt des Vaterlandes durch seine feste Hand wieder herstellen werde, und es war ihnen die Entschiedenheit aufgefallen, mit welcher der Hausherr sich der Eventualität gegenüber aussprach, daß ihm der gegenwärtige Reichstag die Durchführung seiner Wirthschaftspolitik unmöglich mache.

*) Eine Regelung der Seuchengesetzgebung durch das Reich hatte Bismarck schon in der Sitzung des Reichstags vom 14. März 1877 in Aussicht gestellt.

tische Sachverständige. Erörterung der Gründe, weshalb die deutsche Grenze gegen die Einschleppung der Seuchen bisher nicht hinreichend geschützt sei. Nachtheile der Einschleppung von Seuchen in Bezug auf den Viehhandel mit England. Reformbedürfniß der betreffenden Strafgesetzgebung im Sinne einer größeren Abschreckung.]*)

„Der Abgeordnete Dr. Lingens hat den Wunsch ausgesprochen, über das Herkommen der Auswanderung je nach den Provinzen, aus denen sie hervorgeht, nähere statistische Auskunft zu erhalten. Ich halte diesen Wunsch für einen vollkommen berechtigten und werde für seine Erfüllung meinerseits veranlassen, was nothwendig ist. Ich lege um so mehr Werth darauf, als sich aus dieser Statistik zugleich die Frage nach den Gründen, die einen Deutschen veranlassen könnten, sein Vaterland zu verlassen, bis zu einem gewissen Grade beantworten wird. Es wird sich daraus der merkwürdige Umstand ergeben, daß die meisten Auswanderer aus den am wenigsten bevölkerten Gegenden kommen, und daß diejenigen fast übervölkerten Landstriche, welche vermöge der Entwickelung ihrer Industrie 10000 und mehr Menschen auf der Quadratmeile nähren, ein sehr dürftiges Kontingent bilden.

Ich glaube, Dr. Lingens wird aus seiner fabrik- und industriereichen Heimath nicht bestätigen können, daß dort sehr viele Anwesen von Auswanderern zum Verkauf kamen. Wenn derselbe hingegen in den hauptsächlich auf den Betrieb der Landwirthschaft angewiesenen Provinzen wohnte, so würde er diese Wahrnehmung häufiger machen. Bei weitem die meisten der Auswanderer stammen in den letzten Jahren aus Mecklenburg, Pommern, Westpreußen, Posen, kurz und gut aus Gegenden, woselbst kaum über 2000 Menschen oder, wie in meiner Barziner Heimath, kaum über 1200 auf der Quadratmeile wohnen.

In den vorwiegend industriellen Gegenden ist dem Arbeiter die Karriere zu den höchsten Vorbildern, die seine Phantasie ihm stellen kann, nicht verschlossen. Der Marschallstab, den angeblich der französische Soldat in seinem Tornister trägt, befindet sich dort in der Hütte des Arbeiters, wenn ich Leute wie Krupp, wie Diergardt, wie Borsig, ich könnte viele andere nennen, Marschälle der Industrie nennen darf. Der Arbeiter in der Industrie hat die Möglichkeit aufzusteigen; er steigt zuerst zu dem höheren Tagelohn als besserer Arbeiter auf, er bekommt eine bessere Anstellung als Kontremaitre, als

*) Am 14. März 1878 hatte Bismarck einen Gesetzentwurf, betr. Zuwiderhandlungen gegen die zur Abwehr der Rinderpest erlassenen Einfuhrverbote vorgelegt, woraus das Gesetz vom 21. Mai 1878, R.G.Bl. S. 95, hervorging. Den Gesetzentwurf, betr. die Abwehr und Unterdrückung von Viehseuchen legte Bismarck dem Reichstag am 13. März 1880 vor; vgl. das Gesetz vom 23. Juni 1880, R.G.Bl. S. 153.

Werkführer, und die Beispiele sind nicht so sehr selten, daß einer unter ihnen sich zum leitenden Beamten, zum Associé, ja zum Herrn einer großen Industrie, eines großen Vermögens aufgeschwungen hat. Die Hoffnung, deren der Mensch bedarf, daß in dem gewöhnlichen Einerlei des Arbeiterlebens, wenn nicht für ihn, doch für seine Kinder etwas besser werden könne, die verläßt den industriellen Arbeiter nicht.

Anders ist es in der Landwirthschaft. Der ländliche Arbeiter, wenn er in dem Alter ist, daß er heirathet und über seine Zukunft nachdenkt, findet in rein landwirthschaftlichen Gegenden, daß die Kluft zwischen ihm und der nächsten Stufe, zu der er aufsteigen könnte, für eine Generation eine unübersteigliche ist; er findet, daß es einem tüchtigen Arbeiter, wenn er durch Krankheiten nicht zurückgebracht und gestört wird, eine in ihrem Erwerb glückliche Generation erfordert, um ihn eine Stufe vorwärts zu bringen und ihn zum kleinen Eigenthümer eines Anwesens mit einer Dachtraufe zu verhelfen. Er sieht vor sich, daß sein Nachbar, der 60 Jahre lang das Gewerbe eines ländlichen Arbeiters getrieben hat, eben in diesem Verhältniß geblieben ist.

Eine große Schädigung der Entwickelung der ländlichen Verhältnisse hat in dieser Hinsicht die gesetzliche Aufhebnng der Erbpacht*) gebracht, die ein Mittel war, Jemand leicht zu Land und zu einem unantastbaren Grundbesitz zu verhelfen; sie war viel wirksamer, als die Theilung der Domänen, wobei man die Theilstelle nach dem Urtheil eines jeden, der die ländlichen Verhältnisse kennt, viel zu hoch gegriffen hat. Wenn man in unseren ausschließlich landwirthschaftlichen Provinzen den Erwerb von Grundeigenthum durch das System der Erbpacht, das keine Kapitalanlage erforderte, erleichtert, wenn es unserer Gesetzgebung später gelingt, die Industrie, die nicht eine Konkurrentin der Landwirthschaft ist, daselbst zu fördern, so daß Produzenten und Abnehmer für verschiedene Artikel dicht neben einander wohnen, dann, glaube ich, wird man nicht mehr über die hohen Ziffern der Auswanderung klagen. Dieselben sind ja in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen. Dies beruht aber meines Erachtens nicht auf dauernden Gründen; sie würden unter gewissen Verhältnissen, die einseitig auch in Amerika eintreten können, eben so gut wieder einen Aufschwung nehmen."**)

*) Die Nordd. Allg. Ztg. vom 18. Juli 1882 (Nr. 330) führte diesen Gedanken in einem Artikel aus der Feder eines Praktikers des Weiteren aus.

**) Auch aus Heilbronn war an Bismarck eine mit 3699 Unterschriften bedeckte Zustimmungsadresse zu dessen volkswirthschaftlichem Reformprogramm abgeschickt worden und zwar unter der Aegide des Ausschusses des dortigen konservativen Vereins. Die Antwort des Reichskanzlers an den Freiherrn von Gültlingen d. d. Berlin, 12. März 1879 lautete: „Ew. Hochwohlgeboren danke ich verbindlichst für Uebersendung der mit so zahlreichen Unterschriften versehenen Adresse des dritten württembergischen Wahlkreises.

18. März 1879. Schreiben*) an den Bundesrath, betr. die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens. Tendenz des desfallsigen Präsidialantrags. Früchte der bisherigen Tarifpolitik der Eisenbahnen.

„Zur Vorbereitung der Beschlußnahme über den Präsidialantrag vom 7. Februar d. J., betr. die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen**) glaubte ich den Versuch nicht unterlassen zu sollen, vor dem Eintritt in die verfassungsmäßige Ge-

Die Thatsache, daß meine wirthschaftlichen Bestrebungen in allen Theilen des deutschen Vaterlandes Zustimmung finden, giebt mir die Zuversicht, daß wir auf dem jetzt beschrittenen Wege die Aufgabe lösen werden, auch unsere Zoll- und Handelspolitik im nationalen Sinne zu gestalten. Von der Verfolgung dieses Zieles werde ich meinerseits nicht ablassen und ich bin für jede mir hierbei gewährte Unterstützung aufrichtig dankbar." — Am 15. März 1879 erklärte der Kanzler in vertraulichem Kreise, daß ihm mit Unrecht die Absicht zugeschrieben werde, den Reichstag aufzulösen. Warum sollte er auch dazu schreiten, da es kaum noch zweifelhaft sei, daß er auch mit diesem Reichstag seine Zoll- und Steuerpolitik im Wesentlichen durchsetzen könne. Selbst gegen einen mäßigen Getreidezoll vermöchten die freihändlerisch gesinnten Abgeordneten keine sichere Mehrheit zusammenzurechnen. Antwortete doch ein Abgeordneter, der bis dahin von Kornzöllen nichts hatte wissen wollen, auf die Frage nach seiner Abstimmung: „Ich kann für mich nicht mehr einstehen!" — Elsässischen Deputirten machte der Reichskanzler um dieselbe Zeit die Zusage, daß ihre Wünsche wegen Erhöhung der Textilzölle von ihm befürwortet würden. — Nach anderer Seite hin ließ er verlauten, daß er an keine Aenderung der deutschen Münzpolitik denke, und mit den kürzlich von der Nordd. Allg. Ztg. veröffentlichten Artikeln gegen die Münzreform nichts gemein habe. In der Steuer- und Zollpolitik hoffe er mit Hülfe der liberalen Abgeordneten, vornehmlich des Herrn v. Bennigsen, ein Kompromiß durchzusetzen. Wenn er auch prinzipiell auf seinem Programm bestehe, so lasse er doch in einzelnen Theilen mit sich handeln. —

Die polnisch sprechende Bevölkerung des Amtsbezirks Elgenau im Kreise Osterode (Provinz Ostpreußen), an deren Spitze sich der Amtsvorsteher, Gutsbesitzer Livonius befand, hatte eine in polnischer Sprache abgefaßte Adresse an Bismarck gerichtet, in welcher die Zustimmung zu den beabsichtigten Zollreformen ausgesprochen wurde. Die hierauf eingegangene Antwort an Livonius d. d. Berlin, den 16. März 1879 lautete: „Ew. Hochwohlgeboren und den Unterzeichnern der Adresse vom 20. v. Mts. spreche ich meinen verbindlichsten Dank für dieselbe aus. Es hat mir zur besonderen Genugthuung gereicht, daß auch unsere polnisch sprechenden Landsleute den beantragten Reformen zustimmen." — Auf eine Zustimmungs- und Aufmunterungsadresse der bedeutsamen Bergwerksgesellschaft Hibernia und Shamrock reskribirte der Kanzler d. d. Berlin, den 16. März 1879: „Ew. Wohlgeboren Telegramm von gestern habe ich erhalten und bitte Sie, der Generalversammlung der Bergwerksgesellschaft Hibernia und Shamrock für die Zustimmung und das Vertrauen, welches sie mir darin kundgegeben, meinen aufrichtigen Dank auszusprechen."

*) Ergangen in der Eigenschaft Bismarcks als Reichskanzler.

**) Vgl. oben S. 185.

schäftsbehandlung zwischen den hohen Regierungen, welche durch den Besitz von Staatsbahnen direkt betheiligt sind, eine freie Verständigung über die Behandlung des Antrags herbeizuführen.

Der dankenswerthen Zustimmung zu diesem Vorschlage ist eine Konferenz gefolgt, welche unter Theilnahme von Vertretern der hohen Regierungen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg und der Reichs-Eisenbahnverwaltung stattgefunden hat.

Ueber das Ergebniß dieser Verhandlungen giebt das in der Anlage ganz ergebenst beigefügte Konferenzprotokoll Aufschluß.

Ungeachtet aller, bei den ersten Erwägungen einer umfassenden Reform natürlichen Meinungsverschiedenheiten tritt nach dem Gesammteindruck der im Protokolle niedergelegten Auffassungen und Vorschläge aus der Vorbesprechung die Neigung entgegen, den dem Präsidialantrage vom 7. v. Mts. zu Grunde liegenden Bestrebungen entgegenzukommen.

Dieselben zielen darauf ab:

1. das gesammte Gütertarifwesen nach möglichst gleichartigen Grundsätzen gemeinsam zu ordnen;

2. die im Interesse des Verkehrs unentbehrliche Klarheit und Uebersichtlichkeit in der Tarifirung zu schaffen und zu sichern;

3. gesetzlichen Schutz dafür zu gewähren, daß die deutschen Eisenbahnen in erster Linie nicht fremdländischen Verkehrsinteressen dienstbar werden, sondern, ihrer Bestimmung bei der Anlage entsprechend, vorzugsweise dem deutschen Verkehr, der deutschen Produktion und dem Absatz der Erzeugnisse der letzteren förderlich werden.

In letzterer Beziehung wird es als eine Aufgabe des Tarifgesetzes anzusehen sein, Uebelständen, wie sie, in Schädigung deutscher Interessen, durch mißbräuchliche Anwendung der Differentialtarife zu Gunsten des Auslandes hervorgerufen sind, nachhaltig vorzubeugen und für den Verkehr von und nach der deutschen Grenze Bestimmungen vorzusehen, welche eine willkürliche Begünstigung des Auslandes gegen das Inland ausschließen.

Ich habe den Antrag vom 7. Februar unter dem Eindruck gestellt, daß bisher im Betriebe der deutschen Bahnen das Streben nach finanziellen Erträgen die Aufgabe der Förderung der volkswirthschaftlichen Interessen zu weit in den Hintergrund drängt, und daß die nationalen Verkehrsinteressen dem Siege in einer Konkurrenz geopfert werden, welche auf die Dauer den soliden und regelmäßigen Betrieb der Bahnen selbst gefährdet, jedenfalls aber die Landesinteressen schädigt, für deren Förderung die Bahnen von den Regierungen gebaut oder privilegirt worden sind. Ich glaube nicht zu irren, wenn ich annehme, daß bisher die Frachten für die Einfuhr fremder Erzeugnisse im Durchschnitt wohlfeiler sind, als diejenigen für die Ausfuhr inländischer oder für deren Transport von einem deutschen

Orte zum anderen. Die Einfuhrprämien, die auf diesem Wege dem Auslande gewährt werden, die hohe Belastung des inneren deutschen Verkehrs im Vergleich mit dem des Auslandes nach und durch Deutschland, die Nachtheile, unter denen die deutsche Ausfuhr nach Westen unter den hohen Tarifen leidet, die sie im Vergleich mit der wohlfeiler beförderten Durchfuhr von Osten nach Westen zu tragen hat, lasten schwer auf unserem Wohlstande. Die früher so beträchtliche deutsche Ausfuhr nach West- und Südeuropa erliegt der Konkurrenz der osteuropäischen Durchfuhr infolge der Begünstigung der letzteren durch die Differentialtarife deutscher Bahnen.

In der Aufgabe der verbündeten Regierungen liegt es meines Erachtens, diesen Uebelständen nach Möglichkeit abzuhelfen und durch Reform dahin zu streben, daß deutsche Güter auf deutschen Bahnen unter allen Umständen mindestens ebenso günstig behandelt und nicht theurer gefahren werden, als fremde.

Dieses ist eines der wesentlichsten und meiner Ansicht nach im wirthschaftlichen Interesse das dringlichste unter den Resultaten, welche ich, nach Befehl Sr. Majestät des Kaisers, bei der Verhandlung über den Antrag auf gesetzliche Regelung der Tarifverhältnisse zu erstreben haben werde.

Indem ich im Uebrigen auf die Begründung des Präsidialantrags vom 7. v. Mts. Bezug nehme, beehre ich mich, den Bundesrath um geneigte Beschlußfassung über denselben ganz ergebenst zu ersuchen." *)

29. März 1879. Bismarck führt in der Sitzung des Bundesraths bei der ersten Berathung seines Antrags, betreffend die Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen den Vorsitz. Derselbe tritt mit großer Wärme für die reichsgesetzliche Regelung dieser Frage ein, und zwar unter näherer Darlegung der Gesichtspunkte, welche in seinen beiden Schreiben an den Bundesrath über diese Materie**) entwickelt sind. Er verbreitet sich sodann über die geschäftliche Behandlung der Frage

*) Unterm 5. März 1879 faßte der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein nachstehende Beschlüsse: 1. dem Reichskanzler Oberschlesiens Dank auszusprechen für die klare und unzweideutige Anerkennung der nothwendigen Umkehr auf wirthschaftlichem Gebiete; 2. die schleunigste Wiedereinführung ausreichender Eisenzölle im wohlverstandenen vaterländischen Interesse für unbedingt nothwendig zu erklären. Darauf erging an den Vorsitzenden des Vereins, Herrn Schimmelpfennig in Königshütte, nachstehendes Schreiben d. d. Berlin, den 22. März 1879: „Ew. Wohlgeboren Schreiben vom 7. d. M. habe ich nebst den Anlagen mit verbindlichstem Dank erhalten. Die Beschlüsse der Versammlung vom 5. März habe ich mit Genugthuung gelesen und bitte Ew. Wohlgeboren, dem Vorstand meine lebhafteste Befriedigung darüber ausdrücken zu wollen." Am 25. März 1879 übersandte der Kanzler dem Präsidenten des Reichstags die Ergebnisse der Enqueten über die Eisen- und Baumwollenindustrie, und drei Tage später (28. März) theilte derselbe den von der Kommission zur Revision des Zolltarifs vorgelegten Gesetzentwurf, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, den einzelnen Bundesregierungen sowie ihren Vertretern im Bundesrath vertraulich mit.

**) Vgl. S. 185 u. S. 208.

und wünscht diese analog dem Verfahren, welches bei der Revision des Zolltarifs beliebt worden, durch eine Spezialkommission erledigt zu sehen.

Der Bundesrath beschließt in diesem Sinne.*)

30. März 1879. **Schreiben an den Vorsitzenden des zweiten Provinzial-Landtags der Provinz Westpreußen, Conrad, betreffend die Einführung landwirthschaftlicher Zölle.****)

„Ew. Hochwohlgeboren gefällige Zuschrift vom 26. d. Mts. habe ich erhalten und erwidere ergebenst, daß ich die Auffassung der Majorität des Westpreußischen Provinzial-Landtags nicht theile. Nach meiner Ueberzeugung liegt die Erhöhung unserer bestehenden Zölle und die Einführung von solchen auf landwirthschaftliche Produkte im Interesse nicht nur des ganzen Vaterlandes, sondern namentlich auch der Provinz Westpreußen."

31. März 1879. Unterredung mit dem Abgeordneten Dr. Windthorst in Betreff der Zoll- und Steuerfrage. Eine prinzipielle Einigung erfolgte um so leichter, als das Centrum schon bisher für eine wirthschaftliche Reform im Sinne des Reichskanzlers eingetreten war.***)

März 1879. Bismarck sistirt in Folge des ungünstigen Silberkurses bis auf Weiteres die Silberverkäufe des Reichs. (Vgl. unten 19. Juni 1879).†)

---

*) Der demnächst von dem außerordentlichen Bundesraths-Ausschuß für das Eisenbahn-Gütertarifwesen vorgelegte Entwurf eines Gesetzes über das Gütertarifwesen der deutschen Eisenbahnen zerfiel in vier Abschnitte und dreißig Paragraphen. Der I. Abschnitt handelte über die Bildung der Tarife; es wurde dem Bundesrath die Festsetzung der Tarifvorschriften zuerkannt; neben den Beförderungspreisen sollten Gebühren als Entschädigung für besondere Leistung von den Verwaltungen erhoben werden. Abweichungen von den Tarifvorschriften konnte der Bundesrath genehmigen. Der II. Abschnitt handelte von der Veröffentlichung und Anwendung der Tarife. Der III. Abschnitt bestimmte die Einrichtung des Reichs-Eisenbahnnetzes. Der IV. Abschnitt enthielt die Schlußbestimmungen. Näheres hierüber s. in der Nordd. Allg. Ztg. vom 5. Juni 1879 Nr. 217. Die Regelung der Angelegenheit scheiterte an dem Partikularismus der entscheidenden Bundesstaaten. Man vergleiche auch unten 16. April 1879.

**) Am 24. März 1879 beschäftigte den zweiten Provinzial-Landtag der Provinz Westpreußen der Antrag des Abgeordneten Damme, der Provinzial-Landtag wolle beschließen: 1. zu erklären, daß er eine Abänderung des bestehenden Zolltarifs im Sinne der Einführung einer Zollpflichtigkeit der gesammten Einfuhr und namentlich der Einführung von Zöllen auf Holz, Kohlen, Eisen und Getreide für die Interessen dieser Provinz tief schädigend erachte; 2. dem Reichstag, Bismarck, dem Bundesrath und der preußischen Staatsregierung diese Erklärung zugehen zu lassen. Der Antrag wurde mit 34 Stimmen gegen 16 Stimmen angenommen.

***) Notizen über diese Unterredung s. in der Post Nr. 92, 93, 94, 96, 99.

†) 1. April 1879. Die Nordd. Allg. Ztg. feiert in einem schwunghaften Artikel den in das 65. Lebensjahr tretenden Kanzler. „Auch an der Schwelle des neuen Lebensjahres erwarten ihn neue Anstrengungen. Das deutsche Volk, Dank Seinem Rathen einig, frei und geehrt im Kreise der Nationen, soll zu neuer Blüthe auch seines materiellen Wohlstandes geleitet werden. Gewiß wird auch in diesem Streit des Kanzlers Stern strahlend triumphiren, und hoffentlich, wenn wieder ein Jahr ver-

3. April 1879. Derselbe präsidirt einer mehr als dreistündigen Sitzung des Bundesraths zur Erledigung der Zollvorlage und tritt bei diesem Anlaß lebhaft für die Aufrechthaltung der Tarifsätze, wie sie in der Kommission festgestellt worden waren, ein.

Abends. Besprechung mit dem bremischen Abgeordneten Mosle über die Einführung von Differentialzöllen zu Ungunsten der direkten Einfuhr von Kolonialwaaren (surtaxe d'entrepôt).*)

4. April 1879. Schreiben an den Reichstag, betr. die Uebersendung des neuen Zolltarifs.**)

13. April 1879. Schreiben an den Reichstag, betr. die Vorlage der Motive***) zu

---

gangen, werden Millionen fleißiger Hände bei reger Arbeit den Mann segnen, der, unbeirrt von anmaßenden Lehrsätzen, uneingeschüchtert von dem Lärm bedrohter Sonderinteressen, das gemeinsame Wohl im Auge zu behalten und mit eiserner Konsequenz zum Siege zu führen wußte."

*) Näheres über diese Konferenz s. in der Post Nr. 97, 101, 105. In einer Versammlung der Bremischen Handelswelt vom 15. April 1879 theilte der Konsul H. Meier mit, wie auch ihm in Betreff der Surtaxe anerbietende Andeutungen von dem Reichskanzler gemacht worden seien, wie er aber im Hinblick auf die volkswirthschaftliche Abgeschmacktheit (?), gewissen hochentwickelten Gegenden Deutschlands die natürlichen Handelswege zu erschweren, eine Durchführbarkeit und eine dauernde Herrschaft der Surtaxe für unmöglich gehalten, und aus seiner Ansicht Bismarck gegenüber kein Hehl gemacht habe. — Mit der Frage einer Förderung der deutschen Rhederei und Schiffahrt beschäftigte sich Bismarck bereits seit längerer Zeit eingehend. Man vergleiche die Erklärung des Staatsministers Hofmann im Reichstag am 17. März 1879.

**) Dasselbe hatte folgenden Wortlaut: „Der Bundesrath hatte in seiner Sitzung vom 12. Dezember v. J. beschlossen, eine aus Beamten des Reichs und der Bundesstaaten bestehende Kommission mit der Aufgabe einzusetzen, den bestehenden Zolltarif einer Revision zu unterwerfen. Der demgemäß von der zusammenberufenen Kommission ausgearbeitete Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, hat mit einigen Abänderungen die Zustimmung des Bundesraths gefunden. Die Feststellung der Motive zu diesem Entwurf hat noch nicht zum Abschluß gebracht werden können. Da es jedoch den Mitgliedern des Reichstags von Interesse sein wird, möglichst bald Kenntniß von dem Inhalt der Tarifvorlage zu erlangen, so beehrt sich der Unterzeichnete schon jetzt, unter Vorbehalt der Nachlieferung der Motive, den Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, wie solcher vom Bundesrath beschlossen worden, im Namen Seiner Majestät des Kaisers dem Reichstag zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung ganz ergebenst vorzulegen." — Am 9. April 1879 bemerkte die Provinzial-Corresp.: „von Tag zu Tag wachse die Hoffnung, daß außer den parlamentarischen Gruppen, welche von vornherein die Wirthschafts- und Zollreform auf ihre Fahne geschrieben hatten, auch ein beträchtlicher Theil gemäßigter Liberaler sich an dem Reformwerke betheiligen werde. An dem Tage, an dem das offiziöse Organ so schrieb, verbreitete die Vossische Zeitung (Nr. 101) das Gerücht, daß der Reichskanzler sich bereit zeige, auf einen billigen Kompromiß einzugehen. „Der Reichskanzler soll nach einem parlamentarischen Diner etwas wie Sehnsucht nach Delbrücks Vermittelung geäußert haben."

***) Vgl. zu diesem Stadium der Sache die Prov.-Correspondenz vom 17. April 1879. Obwohl man Grund hat, anzunehmen, daß Bismarck auch bei der Feststellung der hier erwähnten Motive wesentlich mitgewirkt hat, so muß doch aus Raummangel

dem Entwurf eines Gesetzes, betr. den Zolltarif.*)

16. April 1879. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung der Entwürfe a) eines Gesetzes wegen Erhebung der Brausteuer, und b) eines Gesetzes, betr. die Erhöhung der Brausteuer.**)

Unerledigt geblieben.

16. April 1879. Eigenhändiges Schreiben an den Freiherrn von Thüngen in Roßbach, betr. die Getreidezölle und das Eisenbahntarif-Unwesen, Verbesserungen des Zolltarifs.***)

„Ew. Hochwohlgeboren bitte ich, den Unterzeichnern der Zustimmungsadresse zu unserem Zollprogramm vom 15. Dezember v. J., welche Sie mir mit Ihrem Schreiben vom 12. d. M. zu übersenden die Güte hatten, meinen verbindlichsten Dank zu übermitteln. Ihr Schreiben habe ich mit großem Interesse gelesen; ich theile Ihre darin ausgesprochene Ansicht, daß die Getreidezölle als Schutz der Landwirthschaft nach Verhältniß zu den direkten

---

auf deren Abdruck verzichtet werden.

*) Auf eine Zustimmungsadresse der bayerischen Deutschkonservativen erging unterm 14. April 1879 an Karl Lembert in Augsburg folgende Antwort: „Ew. Wohlgeboren Schreiben vom 10. d. habe ich nebst Adresse von mehr als 11000 Konservativen mit verbindlichstem Dank erhalten. Die zahlreichen Unterschriften desselben haben mir zu besonderer Freude gereicht und die Zuversicht gestärkt, daß die beantragten wirthschaftlichen Reformen zur Geltung gelangen werden trotz aller Agitationen, welche von gegnerischer Seite ins Werk gesetzt worden." — In Erwiderung auf die am 7. April 1879 aus Erdmannsdorf abgegangenen Zustimmungsadresse gelangte an den Kommissionsrath Erbrich nachstehendes Schreiben, d. d. Berlin, den 14. April 1879: „Ew. Wohlgeboren bitte ich den Ausdruck meines verbindlichsten Dankes für die Adresse entgegenzunehmen, welche mir die Bewohner des Kreises Hirschberg übersandt haben. Es hat mich freudig überrascht, eine so vielfache Zustimmung zu den neuen Vorlagen aus einem Kreise zu hören, welcher im Reichstag in entgegengesetzter Richtung vertreten wird."

**) Der erste Gesetzentwurf bezweckte nicht blos in Bezug auf die Höhe, sondern auch in Bezug auf die Form der Besteuerung eine Annäherung der im Gebiete der Biersteuergemeinschaft jetzt bestehenden Biersteuer an die in den süddeutschen Staaten und insbesondere in Bayern bestehenden Biersteuersysteme herbeizuführen. (Vgl. oben S. 71). Der zweite Entwurf sollte mit Rücksicht darauf, daß die Einführung der neuen Steuerform eine längere Vorbereitungsperiode erforderte, die finanziellen Bedürfnisse aber sofortige Befriedigung erheischten, in Anlehnung an den schon früher vorgelegten, den gleichen Gegenstand betreffenden Gesetzentwurf für die Zwischenzeit die bestehenden Sätze verdoppeln und damit die in dem ersten Entwurfe ins Auge gefaßte Erhöhung der Bierbesteuerung sofort ins Leben treten lassen.

***) Freiherr von Thüngen hatte am 12. April 1879 aus Roßbach in Bayern an den Grafen Wilhelm von Bismarck folgendes Schreiben gerichtet: „Beifolgend beehre ich mich, Ihnen eine Anzahl Zustimmungsadressen zu übersenden mit der Bitte, dieselben Durchlaucht Ihrem Herrn Vater zu übermitteln. Ich muß dabei ausdrücklich bemerken, daß dieselben lediglich dem Programm Ihres Herrn Vaters vom 15. Dezember v. J. gelten, nicht aber dem vorliegenden Zolltarifentwurf, der in mehrfacher Beziehung

Lasten, welche sie trägt, ungenügend sind; sie werden vielleicht nur die gute Folge haben, daß Ordnung und Uebersicht in die Korneinfuhr kommt und daß namentlich die Ueberfüllung Deutschlands mit unverkauftem Korn sich vermindert. Ich habe aber in den Verhandlungen mit den Regierungen

---

von diesem Programm abweicht. Dasselbe bezweckt ausgesprochenermaßen Sicherstellung der Reichsfinanzen und mäßigen Schutz für die gesammte vaterländische Erwerbsthätigkeit, herbeigeführt durch die Zollpflichtigkeit aller Eingangswaaren. Der vorliegende Zolltarifentwurf wird dieser Absicht nicht vollkommen gerecht. Die Landwirthschaft ist durch denselben nicht genügend und nicht im Verhältnisse zu Handel und Gewerbe geschützt, und eine große Anzahl von Gütern, und zwar hauptsächlich landwirthschaftliche Produkte gehen nach wie vor zollfrei ein, so Wolle, Hanf, Flachs, Häute, Felle, Haare, Borsten, Brennholz u. a. m. Der Zolltarifentwurf charakterisirt sich in der Hauptsache als ein Schutzzolltarif für die Industrie und eine Abfindung für die Landwirthschaft, denn während beispielsweise Eisen mit einem Zolle von 20 pCt. des heutigen Preises und darüber geschützt ist, ist Roggen mit einem solchen von nur 3 pCt. abgefunden. Einigermaßen geschützt erscheinen nur: Thiere, thierische Produkte, landwirthschaftliche Gewerbe und Hopfen, aber durchaus ungenügend ist der Zoll auf Getreide, der fast nur einer statistischen Gebühr gleichkommt. Getreide ist und bleibt eben in Deutschland stets das Hauptprodukt der Landwirthschaft, sein Bau kann, ohne eine nachhaltige Bewirthschaftung des Bodens zu gefährden, nicht weiter eingeschränkt werden; denn von den 54 Millionen ha Flächeninhalt des Deutschen Reichs sind jetzt nur noch 14 Millionen, also nur etwa 25 pCt. dem Getreidebau gewidmet, während England 33 pCt. seines Flächeninhalts mit Getreide bebaut, Schottland, desgl. Oesterreich mit ihren vielen Gebirgen und Alpen 36 pCt. Soll daher der deutschen Landwirthschaft wirklich geholfen werden und soll Deutschland in seiner Ernährung unabhängig vom Auslande gestellt werden, dann muß vor Allem Getreide mit einem tüchtigen Zoll belegt werden, wie solchen der vom Kongreß deutscher Landwirthe ausgearbeitete Tarif verlangt. Mit dem von dem Tarifentwurfe vorgeschlagenen Zoll kann die Landwirthschaft sich nicht zufrieden geben, sie muß Alles daransetzen, ihn entsprechend zu erhöhen, und zwar muß dies sogleich geschehen; denn ist der Entwurf erst einmal Gesetz, dann ist auf Jahre hinaus Nichts mehr zu machen. Bleibt dies Bestreben erfolglos, dann wird die deutsche Landwirthschaft wohl den Kelch bis zur Hefe leeren müssen, und langsam aber sicher zu Grunde gehen. Der ländische Mittelstand wird verschwinden, die reichen Kapitalisten kaufen sich für wenig Geld große Latifundien und treiben Weidewirthschaft; der Bauer wird wieder, was er vor 2000 Jahren war, Hirte, ein Theil wandert aus, der Rest wird Sozialdemokrat, und die soziale Revolution ist fertig, die mit dem Cäsarismus endet. Das ist das Bild, das ich vor Augen sehe, wenn der deutschen Landwirthschaft nicht energisch geholfen wird, und sehr häufen sich die Anzeichen, die darauf hinweisen. Die bürgerlichen Konkurse wachsen wie eine Lawine, der Grund und Boden ist aufs Höchste entwerthet, die sichersten Hypotheken werden beim Verkaufe nicht gedeckt, die Bevölkerung ganzer Landstriche arbeitet nur noch als Hörige für den jüdischen Wucherer, der sie von Haus und Hof treibt, wenn ihm der günstigste Zeitpunkt gekommen scheint. Das ländliche Element ist zähe im Ertragen, seine Leiden und Schäden bleiben lange verborgen, aber wenn sie einmal aufbrechen, dann geschieht es reißend und unaufhaltsam, und in dieses Stadium sind wir eingetreten. Möge die Hülfe kommen, ehe es zu spät ist! Ihr großer Vater ist der einzige Mann auf der Welt, der uns noch helfen kann, und darum ist unsere letzte Hoffnung auf ihn gerichtet."

und der Tarifkommission mehr nicht erreichen und namentlich den Ministerien der größeren Bundesstaaten gegenüber das Erreichte nur mit großer Anstrengung festhalten können.

Der Widerstand der meisten süd- und mitteldeutschen Ministerien und der Antrag der württembergischen Regierung, die 50 Pf. durchweg auf 30 herunter zu setzen, wird Ihnen bekannt sein.

Ein noch größeres Gewicht indessen, als auf den Zoll, lege ich auf die Eisenbahntarife, durch welche Einfuhrprämien gegeben werden, welche nicht selten das Vier- und Fünffache des 50-Pfennig-Zolls erreichen. Wenn es gelingt, diese Ungerechtigkeit zu beseitigen, so verspreche ich mir davon eine größere Wirkung, als von der Verdoppelung oder selbst Vervierfachung der jetzt beantragten Zölle; doch in dieser Beziehung habe ich bisher kaum Hoffnung, die Eisenbahnminister der größeren Bundesstaaten für den Zweck zu gewinnen und zu übereinstimmendem Verfahren zu bewegen. Die bayrischen Bahntarife und deren Wirkung werden Ihnen und allen bayerischen Landwirthen aus eigener Erfahrung fühlbar sein. Mir fehlt darauf jeder Einfluß.

Wenn in dem Zolltarif-Entwurfe eine Verbesserung noch gewonnen werden soll, so werden vor Allem die Vertreter der Landwirthschaft im Reichstag sich rühren, sich vereinigen und Anträge stellen müssen. Auch der Inhalt Ihres Briefes wäre mir lieber in der Oeffentlichkeit, als in meinen Akten; denn was mich betrifft, so kann ich nur sagen: „vous prêchez à un converti“ und ich thue ohnehin, was ich kann. Ich habe auf die Tarifkommission, so viel ich konnte, eingewirkt, um die Landwirthschaft pari passu mit der Industrie zu halten, in dieser Beziehung aber eher noch Anklang bei den Industriellen gefunden, als bei den Ministerien, nach deren Instruktion die Kommissionsmitglieder abstimmten. Ich verharre in diesem Streben, bedarf aber auf dem amtlichen und publizistischen Gebiet einer stärkeren und praktischeren Unterstützung, als ich sie bisher erfahren habe. Von Ihrer Seite darf ich darauf rechnen und werde für jedes Maß davon sehr dankbar sein.“ *)

17. April 1879. Schreiben an den Reichstag wegen Vorlage der Gesetzentwürfe
a) betr. die Besteuerung des Tabacks,
Gesetz vom 16. Juli 1879, R.G.Bl. S. 245;
b) wegen Erhebung einer Nachsteuer vom Taback und von Tabackfabrikaten.
Abgelehnt.**)

*) Energische Verwahrung Bismarcks in der Sitzung des Reichstags vom 8. Mai 1879 gegenüber der Bemerkung des Abgeordneten Lasker: Bismarck habe in dem obenstehenden Schriftwechsel Alles überholt, was bisher an agrarischen Extravaganzen geleistet worden sei.

**) Bereits unterm 27. Februar 1879 hatte Bismarck dem Reichstag den Bericht der Tabacks-Enquete-Kommission (vgl. S. 143) überreicht. Derselbe ergab, daß die Kom-

April 1879. **Schreiben an die Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft, betr. die Durchführung der Zolltarifreform.***)

„Das Schreiben der Aeltesten der Kaufmannschaft vom 8. d. Mts. habe ich nebst deren Denkschrift erhalten. Ich bedauere, daß die Herren der beantragten Zollreform nicht beistimmen, indem ich von derselben auch für Ihre Interessen Nachtheile nicht befürchte. Aber selbst wenn einzelne Erwerbszweige durch die Ausführung der Reform leiden sollten, was ich nicht glaube, so würden die verbündeten Regierungen bei auseinandergehenden Interessen doch diejenigen der Mehrheit der Bevölkerung im Auge behalten müssen."

29. April 1879. **Schreiben an den Abgeordneten Mosle, betr. den Schutz der deutschen Schiffahrt (surtaxe d'entrepôt.**)**

„Ew. Hochwohlgeboren danke ich verbindlichst für das Telegramm,

---

mission einstimmig (mit allen 11 Stimmen) den Tabackverkauf in Deutschland für einen geeigneten Gegenstand hoher Besteuerung, und mit einer Mehrheit von 9 gegen 2 Stimmen eine Steuer im Ertrage von 80 bis 85 Millionen Mark für durchführbar erachtete. Einstweilen aber hatte die Kommission (mit allen gegen 1 Stimme) nur eine Steuer von 50 bis 70 Millionen für zweckmäßig gehalten. In Bezug auf die Form der Besteuerung erklärten sich sämmtliche Mitglieder für die Besteuerung nach dem Gewicht des Rohtabacks. Kein anderes System erhielt eine Mehrheit der Stimmen. Auf Grund dieser Beschlüsse beantragte die Regierung in den oben angeführten Entwürfen als Eingangszoll 120 Mark auf 100 Kilogramm und eine Steuer von 80 Mark auf den inländischen Taback; der Reichstag verstand sich nur zur Bewilligung von 85 und 45 Mark. Die Regierung hatte ferner eine Lizenzsteuer für den Handel mit Taback, sowie die Nachbesteuerung für den in letzter Zeit in Menge angehäuften Taback beantragt. Diese beiden Forderungen wurden im Reichstag abgelehnt.

*) Auf die Zustimmungsadresse zu der Zollpolitik Bismarcks, welche am 17. April 1879 in Schwerin vom konservativen Kreiswahlverein angenommen wurde, ging dem Vorsitzenden folgendes Antwortschreiben Bismarcks zu: „Ew. Hochwohlgeboren bitte ich, meinen verbindlichsten Dank für das Wohlwollen und das Vertrauen, welches mir in dem Schreiben vom 17. April ausgesprochen worden ist, den Herren Unterzeichnern desselben zu übermitteln. Ich hoffe, daß es Ihnen gelingen wird, die Geneigtheit zur Förderung der beabsichtigten Reformen in weiteren Kreisen zu verbreiten. von Bismarck." Auf die von der General-Versammlung des Breslauer Neuen Wahlvereins am 24. April 1879 angenommene Resolution, betr. die Reformen in der Zoll- und Steuergesetzgebung, erging an den Vorsitzenden des Vereins, Ober-Postdirektor Schiffmann, folgendes Antwortschreiben: „Berlin, 28. April 1879. Die Resolution des Neuen Wahlvereins zu Breslau habe ich nebst dessen Statuten erhalten und mich sehr gefreut, daraus zu ersehen, daß der Verein die beantragten Wirthschaftsreformen unterstützen wird. Ich wünsche demselben in dieser Richtung eine erfolgreiche Thätigkeit, und bitte Ew. Hochwohlgeboren, den Mitgliedern meinen verbindlichsten Dank für den Ausdruck ihrer Zustimmung zu übermitteln. von Bismarck."

**) Was der Kanzler beabsichtigt, — bemerkt Schultheß in seinem Europäischen Geschichtskalender — ist nicht Flaggenschutz (surtaxe de pavillon) sondern diejenige Ein-

welches mich von den Beschlüssen der am 24. d. Mts. versammelten Reichswähler Bremens in Kenntniß setzt.*) Ich sehe in diesen Beschlüssen eine Ermuthigung, meine auf Schutz der deutschen Schiffahrt gerichteten Bestrebungen fortzusetzen und hoffe, daß es gelingen wird, in der Flaggenfrage die nicht ganz identischen Interessen des Handels und der Schiffahrt zu vermitteln." **)

2. Mai 1879. **Reichstagsrede, betr. das Bedürfniß einer Finanzreform in Deutschland; Ruhen der finanziellen Gesetzgebung seit 1824; Abschaffung der Matrikularbeiträge; Lob der indirekten Steuern; Ueberweisung der Grund- und der Gebäudesteuer an die Provinzen, Kreise und Gemeinden; Aufhebung der Klassensteuer; Reform der Einkommensteuer; die steuerliche Prägravirung des unbeweglichen Besitzes; Verlangen nach Schutzzoll.**

„Das Bedürfniß einer Finanzreform in Deutschland ist ein altes, und nicht blos seit der Zeit vorhanden und lebendig, seit wir mit dem Worte Deutschland wieder einen staatlichen Begriff verbinden; es war lange vor 1866, es war seit 1848 vielleicht in allen Landestheilen, namentlich aber in dem größten Bundesstaat, in Preußen, lebhaft empfunden. Dort hat die Finanzgesetzgebung seit den Jahren 1818 und 1824 geruht. Abgesehen von der Einkommensteuer, die im Jahre 1851 eingeführt wurde und die

richtung, die man mit einem unzutreffenden Namen als Surtaxe d'entrepôt zu bezeichnen pflegt. Es handelt sich um eine Begünstigung des direkten Imports. Ueberseeische Waaren, die nicht über einen deutschen, sondern über einen fremdländischen Hafen eingehen, sollen, gleichviel ob sie an sich zollfrei sind oder nicht, einen Zoll dafür entrichten. Die Sache hat namentlich für zwei Artikel eine sehr große Bedeutung: ganz Süddeutschland bezieht seine rohe Baumwolle meist nicht von Bremen, sondern über Havre, und ein großer Theil des Kaffees wird über Holland von holländischen Importeuren bezogen. Für die deutsche Ostseeküste ist außerdem Kopenhagen ein wichtiger Bezugsort für Kaffee. Die Höhe der Surtaxe ist bereits erörtert worden, sie soll 1 Mark 50 Pfennig für den Centner Waare ohne Unterschied betragen.

*) Eine im Tivoli stattgehabte Versammlung von Reichstagswählern Bremens, an welcher sich ungefähr 3000 Personen betheiligten, beschloß, nachdem der Abgeordnete Mosle seine Stellung zur Zolltarif-Vorlage dargelegt hatte, die Resolution, daß sie die nationale Wirthschaftspolitik des Reichskanzlers als nothwendig und zweckmäßig erachte, und das volle Vertrauen zur Reichsregierung habe, daß neben den berechtigten Interessen von Gewerbe und Landwirthschaft auch diejenigen von Handel und Schiffahrt die vollste Berücksichtigung finden werden.

**) 30. April 1879. Beachtenswerther Artikel der Provinzial-Correspondenz über die Zollreform des Kanzlers. Derselbe habe zu gestalten gewußt, was unklar in den Köpfen von Millionen spukte, das gebe seinem Beginnen den Nachdruck. — Ein Schreiben Bismarcks an den Bundesrath, d. d. 2. Mai 1879, betr. die anderweite Regelung der Verhältnisse im Bremer Zoll- und Freihafengebiet, ist abgedruckt in der Nordd. Allg. Ztg. vom 8. Mai 1879 Nr. 173.

einem, wie ich gern zugestehe, berechtigten Verlangen entsprach, die größeren Vermögen in höherem Maße als bei der alten Klassensteuer heranzuziehen, und abgesehen von der Grund- und Gebäudesteuer aus dem Jahre 1861 ist vom preußischen Finanzministerium eine Initiative zu irgend einer finanziellen Reform der seit 1824 gültigen Situation nicht ausgegangen, auch keine mißlungene. Es erklärt sich dies durch das Verhältniß, in welchem die Staaten zum Zollverein standen, und durch die Lage der Zollvereinsverhandlungen während des größten Theils dieser Epoche, wenigstens bis zu Anfang der fünfziger Jahre; der Zollverein, welcher den Schlüssel zu den indirekten Steuern besaß, war eine lösbare Schöpfung, die sich auf dauernde Steuerverfassungen nicht wohl einrichten konnte, da alle 12 Jahre ihre Existenz in Frage gestellt wurde, und dieser mehr äußerliche Umstand rechtfertigt logisch die Thatsache, daß die Ausbildung unseres indirekten Steuerwesens im Vergleich mit anderen europäischen Ländern in dieser Zeit wesentlich zurückgeblieben ist.

Eine Möglichkeit, auch die indirekten Steuern in der Weise zu pflegen, wie es in anderen Staaten geschieht, trat erst mit der Schöpfung des Norddeutschen Bundes, des Zollvereinsparlaments, resp. des Deutschen Reichs ein.

Das erste Motiv, welches mich in meiner politischen Stellung als Reichskanzler nöthigt, für eine baldige und schleunige Finanzreform einzutreten, ist das Bedürfniß der finanziellen Selbständigkeit des Reichs.*) Dieses Bedürfniß ist bei der Herstellung der Reichsverfassung schon anerkannt worden. Die Reichsverfassung setzt voraus, daß der Zustand der Matrikularbeiträge ein vorübergehender sein werde, welcher so lange dauern solle, bis Reichssteuern eingeführt wären. Ich gehe nicht so weit wie der Abg. Miquél, welcher die Matrikularumlagen in dem verfassunggebenden Reichstag gleichbedeutend mit der finanziellen Anarchie in ganz Deutschland genannt hat; aber gewiß ist, daß es für das Reich unerwünscht ist, ein lästiger Kostgänger bei den Einzelstaaten zu sein, ein mahnender Gläubiger, während es bei richtiger Benutzung der Quellen, zu welchen die Schlüssel durch die Verfassung in die Hände des Reichs gelegt, der freigebige Versorger der Einzelstaaten sein könnte.

Diesem Zustand muß ein Ende gemacht werden, denn die Matrikularumlage ist ungleich und ungerecht in ihrer Vertheilung; 30000 oder, wie der Abg. Miquél sagte, 100000 Bewohner von Thüringen oder Waldeck können nicht ebensoviel bezahlen an Matrikularbeiträgen, wie 30000 oder 100000 Bewohner von Bremen oder Hamburg. Die Konsolidation des Reichs, der

*) Entgegen der bisherigen Uebung ist bei dieser bedeutsamen und an sich einzigen Rede Abstand genommen worden, in dem bisherigen Umfang Stellen zu kürzen oder zu streichen, in denen Wiederholungen früherer Aeußerungen Bismarcks vorkommen.

wir alle zustreben, wird gefördert, wenn die Matrikularbeiträge durch Reichssteuern ersetzt werden; sie würde auch nicht verlieren, wenn diese Steuern so reichlich ausfallen, daß die Einzelstaaten vom Reich empfangen, anstatt daß sie dieselben bisher in einer nicht immer berechenbaren und für sie unbequemen Weise zu geben hatten.

Ein zweites Motiv, weshalb mir der gegenwärtige Zustand der Aenderung nothwendig bedürftig erscheint, liegt in der Frage: ist die Last, die im staatlichen und Reichsinteresse nothwendig aufgebracht werden muß, in derjenigen Form aufgelegt, in welcher sie am leichtesten zu tragen wäre, oder ist sie es nicht. Die verbündeten Regierungen sind der Ueberzeugung, daß in dieser Beziehung die im Zollverein so lange vernachlässigte Quelle der indirekten Steuern diejenige ist, welche das Tragen der Last, der wir uns in irgend einer Weise unterziehen müssen, am meisten erleichtern kann. Ich werfe also dem jetzigen Zustande vor, daß er zuviel von den direkten Steuern verlangt, zu wenig von den indirekten, und ich strebe danach, direkte Steuern abzuschaffen und das Einkommen, welches sie gewähren, durch indirekte Steuern zu ersetzen. Die Belastung der direkten Steuern hat in Preußen mit Hülfe der Zuschläge, die für die Provinz, den Kreis, die Gemeinde erfordert werden, eine Höhe erreicht, die nicht fortbestehen, geschweige denn gesteigert werden kann. Wir bezahlen in Preußen an Grundsteuer bisher etwa 40 Millionen Mark, an Gebäudesteuer 21 Millionen. Die Erhöhung dieser letzteren Steuer schwebt über den Besitzern der städtischen und ländlichen Gebäude, sowie früher vor der Kontingentirung jene der Klassensteuer; diese beiden Posten, zusammen etwa 60 Millionen, wären meines Erachtens der Provinz, dem Kreis und der Gemeinde zu überweisen, und diese dadurch der Nothwendigkeit zu entheben, gerade zu diesen Steuern Zuschläge zu erheben, die in einzelnen Gemeinden mehrere hundert Prozent betragen. Ich will nicht von Berechnungen sprechen, die mir vorliegen, nach welchen die städtischen Budgets einzelner Städte, und zwar der 170 größten, zusammen 100 bis über 2000 Prozent der direkten Steuern aufzubringen haben. Ich vermuthe, daß darin manche Lasten sein werden, die eigentlich nicht zu den Steuern gehören, wie der Ankauf von Gas- und Wasserleitungen; immer aber ist gewiß, daß die Zuschlagsteuern in einzelnen städtischen Gemeinden 400 bis 500 Prozent betragen; da ist eine Erleichterung meines Erachtens unabweislich.

Außerdem glaube ich, daß in Preußen die Klassensteuer mit ihren 42 Millionen gänzlich in Wegfall kommen soll, soweit sie vom Staate erhoben wird. Wollen einzelne Gemeinden dieselbe für sich erheben, so ist das ihre Sache; aber ich könnte unter Umständen sogar für ein Gesetz stimmen, welches den Gemeinden dies untersagt; denn ich halte diese direkte Steuer, auf Klassen gelegt, welche überhaupt mit der Noth des Lebens

nach ihrer Vermögenslage zu kämpfen haben, Klassen bis zu 1000 Thaler Einkommen, für absolut verwerflich. Diese Art direkter Steuer, die nach mehr oder weniger Willkür des Veranlagenden von jemand erhoben wird, die der Schuldige bezahlen *muß*, nicht nach seiner Bequemlichkeit, sondern zu einem bestimmten Termin, wo die Exekution, wo die ganze Schmach der letzteren den Nachbarn vor den Augen steht, wenn er sie nicht zahlt, sollte vollständig wegfallen, zumeist in großen Städten, wo man dieselbe an Stelle der vielvermißten Schlacht- und Mahlsteuer eingeführt hat.

Mir ist in den westlichen europäischen Staaten eine ähnliche Steuer wie die Klassensteuer, eine direkte Steuer auf diese Vermögenslosen und zum Theil mit den Schwierigkeiten der Zeit in übler Lage kämpfenden Klassen der Staatsbürger nicht bekannt. Nur in Rußland ist mir die Kopfsteuer in Erinnerung, die, wie mir vorschwebt, 112 oder 118 Millionen Rubel jährlich abwirft, also nächst der Branntweinsteuer den stärksten Posten des russischen Einnahmebudgets bildet. Die Steuer beträgt auf den Kopf 1 Rubel 18 Kopeken bis 2 Rubel, und die Sicherheit, mit der sie eingeht, ist dadurch verbürgt, daß jede Gemeinde für die Steuerquote solidarisch verantwortlich ist, die auf sie fällt, und daß die Gemeinde vom Staate ausgepfändet wird, wenn dieselbe nicht bezahlt wird. Wiewohl also die Steuer den Vortheil bietet, daß sie verhältnißmäßig sicher eingeht, so verlautet doch, daß die russischen Finanzmänner dieselbe für hart halten und damit umgehen, sie durch indirekte Steuern zu ersetzen.

Die Einkommensteuer, die mit der Klassensteuer in Verbindung steht, sollte meines Erachtens in der Weise revidirt werden, daß sie einen geringeren Ertrag giebt, wie jetzt. Sie giebt jetzt, soviel ich mich erinnere, circa 31 Millionen Mark, und die Richtung, in der ich ihren Ertrag herabsetzen möchte, ist folgende:

Von dem Einkommen, welches aufhört klassensteuerpflichtig zu sein, — also zwischen 1000 und 2000 Thalern — sollte meines Erachtens nur *fundirtes* Einkommen eine Steuer bezahlen. Ich nenne fundirtes Einkommen dasjenige, welches erblich übertragbar ist, und welches aus dem Besitz von zinstragenden Papieren, Kapitalien oder aus Landgütern und Grundbesitz hervorgeht. Ich möchte ferner noch einen Unterschied zwischen verpachteten und selbstbewirthschafteten Grundbesitzen machen, da derjenige, welcher das Einkommen von Pacht bezieht und nebenher noch ein Geschäft betreiben kann, günstiger gestellt ist, als derjenige, der im Schweiße seines Angesichts paterna rura bearbeitet. Für die beizubehaltenden Kategorien der Einkommensteuer über 2000 Thaler ist meines Erachtens derselbe Unterschied festzuhalten, aber nicht so, daß das täglich zu erwerbende und zu gewinnende Einkommen ganz steuerfrei bleibt, sobald es über 2000 Thaler beträgt, daß

es aber jedenfalls einen geringeren Satz bezahlt, als den jetzigen, und jedenfalls einen geringeren Satz als das fundirte Einkommen.

Wer als Kaufmann, als Industrieller, als Handwerker durch tägliche Arbeit sich ein Einkommen verdient, welches sich morgen verringern kann und sich nicht auch auf die Kinder übertragen läßt, ist ungerecht besteuert, wenn er gerade soviel bezahlen soll, wie ein anderer, der blos die Scheere zu nehmen und die Coupons abzuschneiden, oder bloß eine Quittung zu schreiben braucht für den Pächter, der ihm das Pachtgeld bezahlt. Ich bin deshalb der Meinung, daß die Steuer für das nicht fundirte Einkommen heruntergesetzt werden sollte, ich bin ferner der Ansicht, daß ein Staatsbeamter eine staatliche Einkommensteuer nicht bezahlen sollte. Es ist das eine unlogische Auflage, die mir als solche schon in der Zeit erschien, als sie eingeführt wurde. Ich kann sie nur identifiziren mit einer direkten Steuer, die der Staat etwa auf die Coupons seiner eigenen Schulden legen wollte. Er schuldet dem Beamten das Gehalt, zieht ihm aber unter dem Vorwande der Staatssteuer — ich spreche nicht von der Gemeindesteuer, es ist der Beamte einer Gemeinde gegenüber in einer anderen Lage — einen Theil des Gehalts als Steuer für den Finanzminister wieder ab. Entweder der Beamte ist ausreichend bezahlt, was ich von den wenigsten bei uns sagen kann, oder er ist es nicht, oder er ist zu hoch bezahlt. In dem Fall, daß derselbe zu hoch bezahlt ist, mag man ihm einen Theil des Gehalts entziehen; ist er ausreichend bezahlt, so ist es gut, ist er aber nicht ausreichend bezahlt, so ist es eine außerordentliche Härte, ihm durch die Steuer noch einen Theil des Gehalts zu verkürzen.

Ich komme auf einen dritten Mangel, an dem die Erhebung unseres Einkommens leidet, ich meine die ungleiche Vertheilung der Last, zwischen unbeweglichem und beweglichem Vermögen. Der ländliche und der städtische Grundbesitz sind durch die Art, wie heut zu Tage die finanziellen Bedürfnisse in Preußen erhoben werden, wesentlich prägravirt im Vergleich mit dem beweglichen Besitz.

In Reden und in Zeitungen spielte die Nothwendigkeit wohlfeilen Getreides und wohlfeiler Nahrungsmittel eine große Rolle. Ich weiß nun nicht, ob es gerade ein Mittel gewesen ist, diese Wohlfeilheit herbeizuführen, wenn man den inländischen Getreideproduzenten mit einer Grundsteuer belegte, die in Wirklichkeit allerdings nur 5 pCt. des damaligen höheren Reinertrags, aber da, wo eine Verschuldung auch nur bis zur Hälfte vorliegt — ein Fall, der leider bei uns in großen und kleinen Besitzungen sehr häufig ist — doch 10 pCt. dieses Reinertrags beträgt.

Derselbe Landwirth, der diese Grundsteuer bezahlt und sie von dem Ertrag des von ihm zu Markt gebrachten Getreides abrechnen muß, hat außerdem nun noch für die landwirthschaftlichen Gebäude, die er braucht,

eine Gebäudesteuer zu zahlen; in dieser Steuer liegt aber eine gewisse Schraube, die alle Jahre wächst, und ich weiß nicht, wie hoch noch wachsen wird, wenn sie nicht kontingentirt wird, und wo meiner Erfahrung nach unter Vorwänden, die ich mir nicht aneignen möchte, — Zunahme der Nutzung bei Zurückgang der ganzen Landwirthschaft — fast in jedem Jahr Erhöhungen vorkommen.

Die Gebäudesteuer schlägt also nochmals denselben Rohproduzenten, der durch die Grundsteuer betroffen ist. Dazu kommt die Einkommensteuer, die ohne Rücksicht darauf, daß sein Einkommen aus Grund und Boden durch die Grundsteuer schon einmal und durch die Gebäudesteuer zum zweiten Mal besteuert worden ist, ihn noch einmal für dasselbe Einkommen belastet. Es ist dies nicht nur eine doppelte, es ist eine dreifache Besteuerung desselben Einkommens.

Die Besteuerung, soweit sie in der Grundsteuer liegt, beläuft sich also auf 5 pCt. bei einem schuldenfreien Gute, auf 10 pCt. bei einem Gute, welches zur Hälfte verschuldet ist. Die Gebäudesteuer beträgt etwas über die Hälfte der Grundsteuer; sie ist auf 21 000000 Mark gewachsen. Man kann also annehmen, daß auch sie mindestens 2—5 pCt. von dem Ertrage des Getreidebaues vorweg nimmt. Die Einkommensteuer nimmt sicher ihre 3 pCt. davon. Sie haben also, wenn Sie das addiren, in der Minimalposition, die ich angenommen habe, eine Belastung der inländischen Getreideproduktion von 5, von 2 und von 3 macht 10, für den unverschuldeten Grundbesitz. Ist derselbe zur Häfte verschuldet, so steigt diese Belastung auf gegen 20 pCt. Die Verschuldungen, die vorhanden sind, wollen Sie aber doch den Leuten nicht so hoch anrechnen, und nicht als Ergebniß der Verschwendung. Wenn sie nicht bei Bauern-, wie bei Rittergütern aus Gütertheilung entstanden sind, so haben sie zum größten Theil ihren Ursprung in den Verwüstungen, denen Norddeutschland und namentlich das nordöstliche Deutschland in den französischen Kriegen im Anfang dieses Jahrhunderts ausgesetzt gewesen ist, und in der allgemeinen Rathlosigkeit und Noth, in welche die Besitzer der östlichen Landestheile geriethen, als ihnen durch die Ablösungsgesetze, jene vernünftigen, aber für den Augenblick schwer drückenden Gesetze, die vorhandenen Arbeitskräfte entzogen wurden; neue bekamen sie nicht und Kapital besaßen sie nicht. Also man kann die vorhandene Verschuldung mehr dem politischen Gange zurechnen, den Bestrebungen, welche Preußen für die Stellung verfolgt hat, die es einnimmt und die schließlich zur Konsolidirung des gesammten Deutschlands geführt haben und dem gesammten Deutschland zu Gute gekommen sind. Für diese Aufgabe ist der an und für sich kümmerliche Grundbesitz der östlichen Provinzen vielfach im Feuer der Verschuldung gewesen. Ich überlasse es den Statistikern, — ich bin kein Freund von statistischen Zahlen, weil ich den Glauben an sie

bei näherem Studium verloren habe, — zu erwägen, wie viel auf den Scheffel Roggen trifft von diesen 10—20 pCt. an Staatssteuern, die der Grundbesitz vorweg zu tragen hat im Vergleich mit dem beweglichen Einkommen, welches seinerseits nur 3 pCt. Einkommensteuer bezahlt. Rechnen Sie zu beiden noch dazu die kommunalen, Kreis- und provinzialen Zuschläge — Sie werden mir zugeben, daß 100 pCt. Zuschlag günstige Verhältnisse sind und daß diese Zuschläge in den ackerbautreibenden Provinzen vorzugsweise auf der Landwirthschaft ruhen — so haben Sie für die einheimische Landwirthschaft eine Besteuerung der Getreideproduktion, die zwischen 20, 30, ja selbst mehr Prozent variirt, und dem gegenüber findet die Einfuhr alles ausländischen Getreides unverzollt statt. Wenn es wirklich ein Glück für eine Nation ist, vor allen Dingen wohlfeiles Getreide zu haben, so hätte man seinerzeit anstatt der Grundsteuer eher eine Prämie auf den Getreidebau im Lande einführen sollen, und, wenn man keine Prämie einführte, es doch im höchsten Interesse der öffentlichen Ernährung finden sollen, daß der inländische Getreidebau mindestens steuerfrei sei, damit er recht wohlfeil den Konsumenten versorgen könne. Statt dessen ist kein Gewerbe im ganzen Lande so hoch besteuert, wie die Landwirthschaft. Bringen Sie die Landwirthschaft heute auf die durchschnittliche Steuer jedes anderen Gewerbes, so wird man dieselbe um mindestens drei Viertel dessen, was sie heute trägt, erleichtern müssen, vielleicht um sehr viel mehr.

Bei allen anderen Produktionen ist die erste Aufgabe des Gesetzgebers auch schon früher immer die gewesen, den inländischen Produzenten etwas besser zu behandeln als den fremden. Bei der landwirthschaftlichen Produktion ist es gerade umgekehrt. Es ist vielleicht der Glaube an die Unerschöpflichkeit der Bodenrente, vielleicht auch das Gefühl, daß die Repräsentanten und Interessenten der Landwirthschaft hauptsächlich die wenigen Besitzer von Latifundien seien, die, weil sie reiche Leute sind, auch noch im allgemeinen Nothstande solche bleiben.

Es giebt in ganz Preußen nur 15 000 Rittergüter, und wenn ich annehme, daß davon 3—4000 wohlhabenden Leuten gehören, so ist es recht viel. Es giebt aber in Preußen allein und im Reiche noch mehrere Millionen Grundeigenthümer. Die statistischen Nachrichten sind so widersprechend, so ungenau und, wie mir scheint, so absichtlich und tendenziös gruppirt, daß es sehr schwer hält, die Zahl genau herauszufinden, aber auf 3—4 Millionen belaufen sie sich ganz sicher. Diese Grundeigenthümer haben ihre Angehörigen und das Wohl und Wehe dieser Masse der Bevölkerung, mögen Sie sie auf $^2/_5$ oder $^3/_5$ der Nation veranschlagen — auch darüber hat die Statistik keine Sicherheit — ist es, das meines Erachtens vom Gesetzgeber Gerechtigkeit und gleiche Behandlung mit den übrigen Gewerben verlangt.

Ein vierter Vorwurf, den ich der geltenden Gesetzgebung mache, ist derjenige, daß die jetzige Veranlassung unserer indirekten Steuern, der einheimischen, vaterländischen Arbeit und Produktion nicht das Maß von Schutz gewährt, welches ihr gewährt werden kann, ohne die allgemeinen Interessen zu gefährden. Ich lasse mich auf einen Streit zwischen Schutzzoll und Freihandel nicht ein. Bisher sind wir noch alle Schutzzöllner gewesen, auch die größten Freihändler, die unter uns sind, denn keiner hat bisher noch weiter heruntergehen wollen, als der heute zu Recht bestehende Tarif, und dieser Tarif ist noch immer ein mäßig schutzzöllnerischer, und mäßig und schutzzöllnerisch ist auch die Vorlage, die wir Ihnen machen. Einen mäßigen Schutz der einheimischen Arbeit verlangen wir. Wir sind weit entfernt von irgend einem System der Prohibition, wie es in den meisten Nachbarländern, insbesondere in Amerika, unserem früheren Hauptabnehmer stattfindet, wo Zölle von 60—80 pCt. ad valorem im Durchschnitt erhoben werden. Es ist kein tendenziöser Schutztarif, den wir vorschlagen, es ist kein prohibitiver, es ist nicht einmal die volle Rückkehr zu dem Maß von Schutzzoll, welches wir im Jahr 1864 besaßen. Die vergleichenden Uebersichten der Tarife von 1864 und von heute sind in Ihren Händen, und Sie werden wahrscheinlich gleich mir beim ersten Anblick überrascht sein, wenn Sie die Höhe des Abhanges sehen, den wir allmälig herabgegangen sind. Aber die Strömung für allmälige Verringerung der Schutzzölle war um die 60er Jahre unter Führung Frankreichs, des damals leitenden Staates in Europa, eine so starke, daß man wohl glauben konnte, sie werde sich konsolidiren und außer England noch andere Staaten mit in ihren Strom ziehen. Man konnte wohl Bedenken haben, dieser Strömung zu widerstreben, die einem Ziel näher führt, das an sich, wenn es erreichbar wäre in seiner Idealistik, ein sehr hohes wäre und das darin besteht, daß jedem Lande die Entfaltung der Kräfte, die ihm eigenthümlich sind, überlassen wird, und daß alle Grenzen denjenigen Produkten offen sein müssen, die anderswo brauchbarer und besser hergestellt werden können. Das ist ein Ideal, welches deutscher ehrlicher Schwärmerei ganz würdig ist. Es mag auch erreichbar sein in zukünftigen Zeiten, und ich verstehe deshalb vollkommen, daß man Bedenken hatte, einer Strömung, die dem entgegenführte, Opposition zu machen. Ich kann hinzufügen, daß die Ueberzeugung von der Zukunft, welche diesen Bestrebungen blühte, in den sechziger Jahren eine so starke war, daß jeder Versuch der Regierung, damals ihr entgegenzutreten, mißlungen wäre. Wir wären in keinem Parlament damit durchgekommen, wenn wir im Jahre 1861 eine Schutzzollpolitik, eine mehr schützende Politik als die damalige hätten betreiben wollen, und ich erinnere daran, mit welcher Freudigkeit von großen Majoritäten damals die Herabminderungen der Zölle aufgenommen worden sind. Man kann den Regie-

rungen daraus, wenn sie den Versuch gemacht haben, ob die Ideale sich verwirklichen lassen, ob man ihnen näher kommen kann, keinen Vorwurf machen. Keine deutsche Regierung konnte darauf rechnen, daß alle übrigen in kurzer Zeit hinter ihr abschwenken würden. Die einzige, welche die alte Fahne noch hoch hält, ist England, und das wird auch nicht mehr lange in seiner Position aushalten.*) Frankreich und Amerika haben diese Linie vollständig verlassen, Oesterreich, anstatt seine Schutzzölle zu mindern, hat sie erhöht, Rußland hat dasselbe gethan, nicht blos durch die Goldwährung, sondern auch in anderer Beziehung. Allein die Dupe einer ehrlichen Ueberzeugung zu sein, kann man Deutschland auf die Dauer nicht zumuthen. Wir sind bisher durch die weitgeöffneten Thore unserer Einfuhr die Ablagerungsstätte aller Ueberproduktion des Auslandes geworden. Bei uns können die Fremden einstweilen alles deponiren, und es hat, wenn es erst in Deutschland ist, in ihren Augen immer einen etwas höheren Werth als im Ursprungslande. Die Masse der Ueberführung Deutschlands mit der Ueberproduktion anderer Länder ist es, was unsere Preise und den Entwicklungsgang unserer Industrie, die Belebung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse am allermeisten drückt. Schließen wir unsere Thüren einmal, errichten wir die etwas höhere Barriere, die wir jetzt vorschlagen, und sehen wir zu, daß wir mindestens den deutschen Markt, das Absatzgebiet, auf dem die deutsche Gutmüthigkeit vom Auslande jetzt ausgebeutet wird, der deutschen Industrie erhalten. Die Frage eines großen Exporthandels ist immer eine außerordentlich prekäre; neue Länder zu entdecken giebt es nicht mehr, der Erdball ist umschifft, und wir können kauffähige Nationen von irgend welcher erheblichen Ausdehnung, an die wir exportiren können, nicht mehr finden. Der Weg der Handelsverträge ist ja unter Umständen ein sehr günstiger, es fragt sich nur bei jedem Vertrage: qui trompe-t-on ici? — wer wird übervortheilt? Einer in der Regel, und man kommt erst nach einer Anzahl von Jahren dahinter, wer es eigentlich ist. Ich erinnere nicht an unsere Verträge, sondern nur an die, die zwischen Frankreich und England bestehen, wo beide sich auch gegenseitige Täuschung vorwerfen; dazu kommt, daß unsere Staatsmaschine in steuerlicher Beziehung viel weniger in der Hand der Regierung liegt, um die Intentionen des Landes gegen den Vertrag und trotz des Vertrags so zu fördern, wie es in den meisten unserer Nachbarländer der Fall ist. Unsere ganze Steuererhebung und Verwaltung ist publici juris, und es kann eine erlaubte oder unerlaubte Abweichung von den Vertragsbestimmungen bei uns niemals stattfinden, während bei unseren Nachbarn — Frankreich nicht ausgenommen, und

*) Vgl. den Artikel in der Post 1879 Nr. 124: „Ist der Hinweis des Kanzlers auf England begründet?"

Frankreich steht doch unseren Verhältnissen am nächsten, — die Vortheile des Vertrags durch die administrative Einwirkung der Beamten unbedenklich vermindert werden. Jeder Handelsvertrag ist ja allerdings immer ein erfreuliches Zeichen der Freundschaft; in der Völkerwirthschaft kommt es aber darauf an, was darin steht. Können wir es erreichen, daß uns ein Staat mehr abkauft als wir ihm, so werde ich, wenn das nicht ein großes Derangement in unsere inneren Angelegenheiten und unsere jetzige Produktionslage bringt, einem solchen Vertrage gewiß nicht entgegentreten. Ob wir bei den Verträgen Vortheile gehabt haben oder nicht, ist eine Sache, die sich jeder sicheren Berechnung entzieht. Thatsache ist, daß wir uns in leidenden Zuständen befinden, und zwar meiner Ueberzeugung nach mehr, wie irgend eines unserer schutzzöllnerischen Nachbarländer. Wenn die Gefahr des Schutzzolls so groß wäre, wie sie von den begeisterten Freihandelanhängern geschildert wird, so müßte Frankreich längst seit Colbert ein ruinirtes, ein verarmtes Land sein vermöge der Theorien, nach denen es lebt. Nichtsdestoweniger sehen wir, daß Frankreich die drückende Lage, in der sich die civilisirte Welt befindet, mit mehr Leichtigkeit erträgt; wenn wir sein Budget ansehen, welches seit 1871 um $1^1/_2$ Milliarden gewachsen ist und nicht blos etwa durch Schulden, so finden wir, daß es leistungsfähiger geblieben ist als Deutschland; auch sind die Klagen über das Darniederliegen der Geschäfte dort weniger groß.

Wir sehen dasselbe bei unseren östlichen Nachbarn Oesterreich und Rußland, wir sehen namentlich Rußland prosperiren, hauptsächlich, glaube ich, vom deutschen Gelde. Nach den amtlichen Nachrichten, die mir vorliegen, ist in dem westlichen Rußland, welches hauptsächlich beim Korn- und Holzverkauf nach Deutschland interessirt ist, die Prosperität nie in dem Maße vorhanden gewesen wie heute, wo das übrige Europa leidet. Es sind mir Beispiele genannt worden von dem ungeheuerlichen Steigen des Bodenwerths, so daß in manchen Fällen der frühere Kaufpreis von vor 20 Jahren die jetzigen Revenüen ungefähr bildet, sobald eine Eisenbahn in der Nähe liegt, sobald ein mäßiger Holzbestand vorhanden ist, oder sobald sich in der Nachbarschaft große fruchtbare Steppen befinden, die durch den Eisenbahntransport ausgebeutet werden können. Mir sind von großen dortigen Fabriken Abschlüsse bekannt mit 35 pCt. und 10 pCt. Reservezurücklage; dafür besitzt aber Rußland eine geschützte Industrie, die Valuta ist dort niedrig und doch leistungsfähig, und das deutsche Geld für Korn und Holz fließt in einem Maße zu, wie es nie geahnt worden ist. Kurz und gut, das sonst verrufene Polen, das Rußland, welches einen schweren und kostspieligen Krieg geführt hat und in seinen Finanzen nicht vollständig geordnet ist, schreitet fort in der Wohlhabenheit — ich glaube, auf Kosten des deutschen Produzenten und infolge unserer bisherigen Gesetzgebung. In

allen diesen Fragen halte ich von der Wissenschaft gerade so wenig wie in irgend einer anderen Beurtheilung organischer Bildungen. Unsere Chirurgie hat seit 2000 Jahren glänzende Fortschritte gemacht; die ärztliche Wissenschaft in Bezug auf die inneren Verhältnisse des Körpers, in die das menschliche Auge nicht hineinsehen kann, hat keine gemacht, wir stehen demselben Räthsel heute gegenüber wie früher. So ist es auch mit der organischen Bildung der Staaten. Die abstrakten Lehren der Wissenschaft lassen mich in dieser Beziehung vollständig kalt,*) ich urtheile nach der Erfahrung, die wir erleben. Ich sehe, daß die Länder, die sich schützen, prosperiren, ich sehe, daß die Länder, die offen sind, zurückgehen, und das große mächtige England, der starke Kämpfer, der, nachdem er seine Muskel gestärkt hatte, auf den Markt hinaustrat und sagte: wer will mit mir kämpfen? ich bin zu jedem bereit, — auch dieses geht zum Schutzzoll allmälig zurück und wird in wenigen Jahren bei ihm angekommen sein, um sich wenigstens den englischen Markt zu bewahren.

Nach meinem Gefühl sind wir, seitdem wir unsere Tarife zu tief heruntergesetzt haben, — eine Schuld, von der ich mich nicht eximire — in einem Verblutungsprozeß begriffen, der durch die verrufene Milliardenzahl um ein paar Jahre aufgehalten ist, der ohne diese Milliarden aber wahrscheinlich schon vor 5 Jahren soweit gekommen wäre wie heute. Angesichts dieser Sachlage liegt kein Grund vor, persönliche Empfindlichkeit in eine Sache einzumischen, die wir, wenn wir ehrlich sein wollen, Alle nicht beherrschen; so wenig die Frage des inneren menschlichen Körpers, von der ich sprach, gelöst ist, so wenig giebt es Einen, der mit unfehlbarer Gewißheit sagen könnte, dies ist die Folge der und der wirthschaftlichen Maßregel.

Wir wollen sehen, wie wir dem deutschen Körper wieder Blut, wie wir ihm die Kraft der regelmäßigen Zirkulation des Blutes wieder zuführen können. Und wenn wir dem deutschen Volke etwas zu geben haben, so sage ich: bis dat qui cito dat, und qui non cito dat, der schädigt unsere ganze Volkswohlfahrt in hohem Grade".**)

*) Man vgl. den Leitartikel der Vossischen Ztg.: „Der Reichskanzler und die Wissenschaft", Nr. 128 vom 7. Mai 1879, und den Aufsatz von M. Haushofer: „Die Volkswirthschaftslehre in der Reichsacht" im 4. Quartalbande des III. Jahrgangs der Deutschen Revue S. 61 f.

**) In der Germania wurde die auf Bismarck folgende Rede des Abgeordneten Dr. Delbrück einer scharfen Kritik unterzogen. Das Organ des Centrums bemerkte hierzu: „Während der Reichskanzler durch die großen Gesichtspunkte, die ihm bei der Reform vorgeschwebt, den Reichstag zu fesseln wußte, beging sein Gegner, der Abgeordnete Dr. Delbrück, der „Generalstabschef der Freihandelspartei", wie ihn seine Parteigenossen nennen, den unbegreiflichen Fehler, sich in die kleinsten Details der Tarifpositionen zu verlieren, um daraus nachzuweisen, wie unlogisch und unsystematisch

8. Mai 1879. **Reichstagsrede, betr. die Vertretung der Landwirthschaft und des Grundbesitzes. Besteuerung von Gewerbebetrieben mit 40 pCt. und darüber. Vergleich des neuen Tarifs mit dem vielgepriesenen von 1818. Die Frage der Eisenbahntarife. Festhalten an dem Gesammtprogramm.**

„Wenn ich es mir zur Aufgabe stelle, in dem jetzt entbrannten Kampf der Interessen für die Seite, die bisher unterlegen hat, für die Seite der Landwirthschaft und des Grundbesitzes — der städtische Häuserbesitz leidet unter den Kalamitäten der Steuer, auf die ich nachher zurückkomme, ebenso wie der ländliche — einzutreten, so sollte man das dankend anerkennen und nicht sagen, ich triebe die Finanzpolitik eines Besitzers. Ich kann dem Abgeordneten Lasker ebenso gut sagen, er treibt die Finanzpolitik eines Besitzlosen; er gehört zu denen, wovon die Schrift sagt: sie säen nicht, sie ernten nicht, sie weben nicht, sie spinnen nicht, und doch sind sie gekleidet. Die Herren, die unsere Sonne nicht wärmt, die unser Regen nicht naß macht, wenn sie nicht zufällig ohne Regenschirm ausgegangen sind, die weder Industrie, noch Landwirthschaft, noch ein Gewerbe treiben, es sei denn, daß sie sich damit vollständig beschäftigt fühlen, das Volk nach verschiedenen Richtungen hin das ganze Jahr über zu vertreten, die verlieren leicht den Blick und das Mitgefühl für die Interessen der misera contribuens plebs.

Die Gesetzentwürfe haben von Hause aus die Farbe der Theorie und des Büreaus nur in dem Falle nicht, wenn einigermaßen Erfahrung im praktischen Leben dem, der sie macht, innewohnt. Man wird mir auch zugeben müssen, daß in den gesetzgebenden Versammlungen Deutschlands die Zahl derjenigen, die keinen Besitz, kein Gewerbe, keine Industrie haben, welche sie beschäftigt, auf welche sie angewiesen werden, also die Zahl derjenigen, welche vom Gehalt, vom Honorar, von der Presse, von der Advokatur leben, kurz und gut der Gelehrtenstand, ohne eine Stellung im Nährstande, irgend eine Art von Lehrstand, die Majorität bildet. Wer auf diese Weise jahrelang im Besitz der Macht in den Fraktionen gewesen ist, der muß auch an den denken, der als Amboß dient, wenn der Hammer der Gesetzgebung fällt; daß ein Krieg zwischen der „Landwirthschaft und

---

der Tarif sei. Ohne Zweifel sind manche der Ausstellungen, welche der erfahrene Fachmann unter dem Beifall der Linken machte, begründet, indessen blieben sie in der Generaldiskussion umsomehr ohne Effekt, als Jedermann von dem „Generalstabschef" eine prinzipielle Bekämpfung der Ausführungen des Reichskanzlers erwartete." Die Berliner Börsenzeitung bemerkte: Bismarck habe es nicht unterlassen wollen, sein eigenstes Werk selbst in die parlamentarische Arena einzuführen. „Er that es mit einer jener Reden, die sich als der unmittelbare Ausdruck des gesunden Menschenverstandes geben, und dadurch nicht selten auch den kritisch gestimmten Hörer gefangen nehmen."

Industrie" besteht, ist nicht mehr wahr, ich hoffe, beide sehen endlich ein, daß es ihr Interesse ist, zusammenzugehen.

Der Abgeordnete Lasker fragt: ist es möglich, daß ein Gewerbebetrieb bei einer Besteuerung von 40 pCt. bestehen kann? Ich freue mich, daß er in seiner weiten juristischen und gesetzgeberischen Praxis nie einen Gewerbebetrieb kennen gelernt hat, der höher belastet ist, aber wenn er sich ein klein wenig innerhalb der Thore von Berlin und außerhalb im Lande umsehen wollte, so, glaube ich, würde er diejenigen, die 60 pCt. ihrer Einnahme und noch mehr an Zinsen bezahlen und dabei doch in ihrem Erwerb bestehen, in Menge finden. Ich erinnere daran, daß die mehr oder weniger amtlichen Erhebungen, die in Frankreich über die Belastung des Grundbesitzes stattgefunden haben, zu der Ziffer geführt haben, daß in Frankreich das ländliche Grundeigenthum 44 pCt. seines Einkommens zu den öffentlichen Lasten beizusteuern habe, daß das städtische Grundeigenthum mit 14 pCt. besteuert sei, und daß das bewegliche Eigenthum keine 4 pCt. zahle. So stellen sich die Verhältnisse in Frankreich; so schlimm sind dieselben nicht überall bei uns.

Der Abgeordnete Oechelhäuser sagte, er wolle der Fahne von 1818 folgen, und er sah in dieser Fahne eine Vertretung des Freihandels. Der Herr Abgeordnete befindet sich ohne Zweifel im Irrthum in Bezug auf die Jahreszahl. Ich kann aber eine Jahreszahl, die seiner Auffassung entspräche, überhaupt nicht finden. Die Freihändler müssen von dem Gedanken, daß der Ruhm unserer Vorfahren es verlange, daß wir Freihändler werden, sich losreißen. Es ist das nicht der Fall. Im Jahre 1818 war preußischer Finanzminister von Klewitz, und wie die Zölle im Jahre 1818 waren, dafür habe ich eine Liste mitgebracht. Wenn dies das Ideal ist, welches dem Abgeordneten Oechelhäuser vorschwebte, so kann ich ihm dahin nicht folgen, er geht mir im Schutzzoll zu weit. Von 1818—1821 waren beispielsweise die vier letzten Baumwollenpositionen, die in dem von uns vorgeschlagenen Tarif 40, 60, 100 und 125 Mark betragen, 142, 183, 183, 183 Mark; es war ferner das Blei mit $3^1/_2$ pCt. besteuert und es ist jetzt frei, Bleiwaaren, die jetzt 12 Mark tragen sollen, waren damals mit 73 Mark besteuert, feine Bürstenwaaren, welche jetzt und künftig mit 12 Mark besteuert sind, waren es damals mit 73 Mark; Eisenwaaren, künftig 30 Mark zahlend, steuerten 1818 73 Mark; feine Stahl- und Eisenwaaren jetzt 12 Mark, damals 73 Mark, geschliffene und gefirnißte jetzt 3 Mark, damals 19 Mark, Hohlglas jetzt 1,50 Mark, damals 3,25 Mark.*) Auf weißes Glas, rohes

*) Die Bemängelungen des Abgeordneten Dr. Delbrück wegen des vorgeschlagenen Zolls auf leere und gefüllte Flaschen wollte Bismarck nicht gelten lassen: „Wenn man die leeren Flaschen, die man zollfrei einbringen will, füllen, korken und nachher den Kork bezahlen, und die gefüllten Flaschen wieder entkorken und spülen wollte, es würde dann mehr herauskommen, als der Zoll beträgt."

und geschliffenes, betrug die Steuer 1818 16,75, jetzt 12 Mark, Brennholz, was jetzt steuerfrei ist, zahlte damals 25 Pfennig. Seide und Floretseide jetzt 450 und 220 Mark, damals beide 513,35 Mark, Leder aller Art jetzt 12 Mark, damals 24 Mark, Handschuhe jetzt 50 Mark, damals 238 Mark, Wein und Most jetzt 12 Mark, damals 47,70 Mark. Ich will blos den historischen Irrthum bekämpfen, als wollten wir jetzt höhere Sätze erstreben, als früher gegolten haben. Das Jahr 1818 ist entlarvt, ich glaube nicht, daß man es in freihändlerischer Beziehung anziehen kann. Wenn ich nun aber weiter gehe und von der wirksamen Zeit des Zollvereins spreche, unter welchem wir uns 40 Jahre einer ziemlich ungetrübten Prosperität erfreut haben, so waren auch damals die Zölle bei weitem höhere, als die jetzt vorgeschlagenen. Für diese höheren Zölle stand eine Anzahl bedeutender Finanzmänner ein, die einzigen, die wir seit langer Zeit gehabt haben. 1817 war es von Klewitz, 1825, 1830, 1834 waren es von Motz und Maßen und Graf Alvensleben. Zwischen und mit ihnen war Rother thätig, der großen Einfluß auf die Gestaltung gehabt hat, aber kein Fachmann war; er war Regimentsschreiber und wurde zur Stelle ausgehoben auf dem Wege der Kantonalpflicht; es war kein Gelehrter, wie sie heute die Gesetzgebung beherrschen. Motz war Landrath und auch kein Fachmann. Von 1842 an folgt eine Zahl von Namen, wobei ein finanzieller Reformer sein Herz bei keinem wird erwärmen können; zuerst Bodelschwingh, dann ein Finanzmann, der ein sehr ausgezeichneter Oberpräsident und Minister war, der aber in Finanzgesetzen keine feste Spur hinterlassen hat, von Flottwell; dann Düsberg, Hansemann, Bonin, dann ein Mann von Geiste: Kühn, der aber schon anfing, die Finanzwirthschaft politisch zu betreiben. Meiner Ueberzeugung nach trieb er sie nicht mehr sachlich, sondern es war schon eine Politik nach einer bestimmten Richtung darin, dieser ordnete er die Finanzen bis zu einem gewissen Grade unter. Dann kommen Rabe, von Bodelschwingh, von der Heydt, Camphausen, Hobrecht. Wo da in der Vergangenheit dieser feierliche Appell an die Fahne des freien Verkehrs sich anknüpfen soll, weiß ich nicht, wenn man nicht gerade die eigentlichen Zollvereinsstifter von 1824 meint, und die Schutzzölle dieser Zollvereinsstifter reichen ja bis zum Jahre 1864, sie haben sich von 1822—1864 immer auf schützender Höhe erhalten, in Baumwollenwaaren auf 138 und auf 150 Mark in der höchsten Position, und jetzt waren wir in der bei 78 angekommen und streben auf 125 Mark, also lange nicht so hoch, wie in der Hauptzeit des Prosperismus des Zollvereins. Die Erinnerung an den Zollverein spricht also für unsere Reform. Wir wollen die alte Zollvereinspolitik, die ruhmreiche und wirksame Zollvereinspolitik, wieder in ihre alten Rechte einsetzen, und ich hoffe von ihr denselben Segen, den das Land lange Jahre hindurch von ihr gehabt hat. — Ich habe in der Debatte die

Erwähnung eines Gebietes vermißt, ohne welches der Zolltarif keine Selbstständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung hat, das ist die Frage der Eisenbahntarife. Sie schwebt allerdings auf einem anderen Gebiete, sollte aber womöglich gleichzeitig gelöst werden, denn es ist unmöglich, eine Zollpolitik unabhängig von der Eisenbahnfrachtpolitik zu treiben. So lange die Tendenz unserer Eisenbahnen darauf gerichtet ist, alles, was Einfuhr ist, wohlfeiler in das Land hereinzufahren, als sie das, was Ausfuhr ist, herausfahren, so lange haben wir einen Gegenzoll gegen unseren Zolltarif, eine Einfuhrprämie, die beispielsweise im Getreide, wie ich mich in dem Briefe an Herrn von Thüngen geäußert habe, häufig das Doppelte, manchmal das Drei- und Vierfache des Zolls betragen kann. So lange wir diesen Krebsschaden unserer Produktion haben, daß jedes deutsche, einheimische, nationale Gut theurer gefahren wird als das ausländische, so lange kann bei Massengütern kein Grenztarif helfen. Zu meiner Freude hat in Preußen in der Eisenbahnpolitik eine Umkehr seit Jahr und Tag schon stattgefunden, in den Staatsbahnen der verbündeten Staaten hoffe ich, daß diese bald eintreten wird, wenn auch bisher der Thaler, der aus Eisenbahnenrevenüen kommt, noch einen höheren Werth zu haben scheint wie derjenige, der aus anderen Finanzquellen herrührt. Vielleicht sind die Eisenbahnminister in den Einzelstaaten mächtiger als die Finanzminister, ich weiß nicht, woran das liegt; manche dieser Länder fahren ertragslos, ja zu ihrem Schaden, namentlich in ihren Forsten; sie sind genöthigt, darnach den in den Staatsforsten ausfallenden Betrag nach Lage der Sache durch direkte Steuern von den Unterthanen wieder einzuziehen." *)

15. Mai 1879. Schreiben

a) an den Reichstag, wegen Vorlage des Gesetzentwurfs, betr. die vorläufige Einführung von Aenderungen des Zolltarifs.**) Demnächstiges Gesetz vom 30. Mai 1879, R.G.Bl. S. 149.

---

*) Die Post schloß ihre Besprechung der Reichstagssitzung vom 8. Mai und des Duells zwischen Lasker und Bismarck mit den Worten: „Der Reichskanzler antwortete auf die erregten Angriffe nicht mit einer großartigen Gedankenkette, wie seine Rede am ersten Tage enthalten hatte, sondern mit einer erstaunlichen Sicherheit in den Einzelheiten der landwirthschaftlichen Verhältnisse, wie der preußischen Finanzgeschichte und der Entwickelung des deutschen Zolltarifs. Er bleibt auf jedem Felde der Meister." — 14. Mai 1879. Konstituirung der Zolltarifkommission des Reichstags, bestehend aus 18 Schutzzöllnern und 6 Freihändlern. — Eine Anzahl Städte, darunter Augsburg, München, Karlsruhe, Schönebeck, Dresden, Breslau, Oberhausen, Leipzig, Stuttgart, Altenburg lehnen es ab, sich an dem Deutschen Städtetag in Berlin Zwecks Protestes gegen die Getreide- und Viehzölle zu betheiligen. — Mitte 1879: Bismarck empfängt von jetzt ab grundsätzlich keine Deputationen mehr zum Vortrag von Wünschen in Bezug auf Zollermäßigungen.

**) Vgl. zu der vorläufigen Erhebung der neuen Zölle die Artikel der Prov.-Corresp. vom 21. Mai und 5. Juni 1879: „Ein thatsächlicher Schritt in der Zollreform." (He-

b) an den Bundesrath, betr. den Antrag Preußens auf Einsetzung einer Kommission zur Aufstellung des Entwurfs eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen.*) Unerledigt geblieben.**)

Mai 1879. Bismarck läßt durch den preußischen Gesandten bei den Hansestädten, von Wentzel, an die Senate von Hamburg und Bremen die Anfrage gelangen, ob die Reichsregierung in absehbarer Zeit auf den im Art. 34 der Reichsverfassung vorgesehenen Antrag der Hansestädte, betr. ihren Eintritt in den Zollverein, rechnen könne.***)

21. Mai 1879. **Reichstagsrede, betr. den Werth niederer Getreidepreise. Die steuerliche Prägravirung des Grundbesitzes. Einfluß des Zolls auf die Getreidepreise. Sicherung des deutschen Marktes für die deutsche Landwirthschaft. Die aufgespeicherte Mehlmasse und der kleine Mühlenbetrieb. Zusammenhang der Korn- und Brotpreise. Die Zukunft der deutschen Ostseehäfen. Das handelspolitische Verhältniß zwischen Preußen und Russisch-Polen 1823 und 1825. Maßregeln zu Gunsten des transitirenden Getreides. Der Getreidezoll ein Ordnungszoll. Viehzölle. Die jährliche Getreideeinfuhr übersteigt den Bedarf. Mängel der Stempel- und Armengesetzgebung.**

„Der Abgeordnete Dr. Delbrück hat gegen die Tarifvorlage hauptsächlich das Argument geltend gemacht, daß das Getreide theurer wird, daß

bung der neuen Sätze von Eisen, Materialwaaren und Petroleum.) Eingeweihte wollten wissen, Bismarck habe sich für die Aufnahme des Roheisens in das Sperrgesetz interessirt, sei aber damit nicht durchgedrungen.

*) Der Entwurf des Eisenbahngesetzes enthielt 49 Paragraphen in fünf Abschnitten. Derselbe übertrug die Aufsicht über die Eisenbahnen dem Reich, soweit sie nach dem Entwurf nicht den Regierungen verblieb. Der Entwurf über den Reichseisenbahnrath, 8 Artikel enthaltend, setzte eine Behörde von mindestens fünf ständigen und nichtständigen Mitgliedern ein. Den Vorsitzenden und die Mitglieder sollte der Kaiser, die übrigen Beamten der Reichskanzler ernennen. Der Eisenbahnrath war bestimmt, Gutachten über Eisenbahnangelegenheiten abzugeben. Der Entwurf des Eisenbahnverwaltungsgerichts hatte 31 Artikel. Dasselbe sollte aus der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern bestehen, und die Rekursinstanz gegen die Entscheidungen des Eisenbahnamts bilden. Näheres über den Antrag s. im Berliner Aktionär vom 24. Mai 1879 Nr. 661.

**) Es verlautete, die Vorlage habe im Bundesrath einen ungünstigen Eindruck gemacht. Wie stark dieser war, bewies, daß man diese Entwürfe einer Mediatisirung der Einzelstaaten nahekommend ansah. In Eisenbahnsachen erwiesen sich die Regierungen widerstandsfähiger als in anderen Fragen; das zeigte schon die Thatsache, daß der Antrag des Kanzlers, betr. die Umgestaltung des Tarifwesens, nicht von der Stelle kommen wollte. — 16. Mai 1879. Besprechungen Bismarcks mit den Abgeordneten Dr. Windthorst und von Bennigsen über die schwebenden Zoll- und Finanzfragen.

***) Die Anregung veranlaßt den Senat von Hamburg, sich unter gleichzeitiger ausführlicher Darlegung seines abweichenden Standpunkts zu einer gemeinschaftlichen Untersuchung der Frage bereit zu erklären. Bremen war für Beibehaltung des status quo. Vgl. unten 13. März 1880.

die Kornpreise steigen werden. Er hat dies als eine Kalamität angesehen, die vor allen Dingen vermieden werden müsse. Dabei drängt sich die Frage auf: sind niedrige Getreidepreise in wirthschaftlicher Beziehung an sich als Glück anzusehen? Wir alle erinnern uns, daß unsere Kornpreise vor 12 und 20 Jahren sehr viel höher waren als heute, weil die große Konkurrenz des Auslandes uns noch nicht überkommen war, und daß dennoch damals in allen Zweigen der gewerblichen Thätigkeit, vielleicht gerade in Folge der höheren Kornpreise, ein stärkeres Leben pulsirte als am heutigen Tage, wo bei niedrigen Kornpreisen alles darnieder liegt. Wenn wir als richtig annehmen, daß niedrige Kornpreise ein Glück sind, so müßten die Länder im Osten, welche die wohlfeilsten Getreidepreise haben, die Länder der unteren Donau, an der Theiß, Galizien und der südliche Theil des europäischen Rußlands in wirthschaftlicher Beziehung die glücklichsten, wohlhabendsten und kräftig entwickeltsten sein. Wir müßten auch innerhalb des Deutschen Reichs einen erheblichen Unterschied in dem wirthschaftlichen Wohlbehagen und in unserer Vermögensentwickelung empfinden. Denn die Thatsache steht nicht blos heute, sondern in allen statistischen Darstellungen seit 30 Jahren fest, daß wir die höchsten Getreidepreise im Westen des Deutschen Reichs haben und daß sie nach Osten gradatim abnehmen. Es müßte deshalb, wenn der Satz richtig wäre, daß wohlfeile Preise an und für sich für eine Nation ein Glück sind, auch die Wohlhabenheit und das wirthschaftliche Behagen nach Osten hin allmälig steigen, und Ostpreußen würde 20 bis 30 pCt. glücklicher sein müssen als das Elsaß und der Breisgau. Die höchsten Kornpreise in Europa existiren dauernd und erfahrungsmäßig gerade in den Ländern, in welchen alle Zweige der gewerblichen Thätigkeit am kräftigsten entwickelt sind, im Westen Deutschlands, in den Niederlanden, in Belgien, in Frankreich, namentlich im Norden Frankreichs und in England. Es wird also auch dort der Nachweis geliefert, daß im Gegentheil die besseren Einnahmen des Landwirths die Grundlagen einer Belebung der Thätigkeit des ganzen gewerblichen Lebens sind, und ich bin überzeugt, wenn unsere Landwirthe ihr Korn, ich will nicht sagen theurer, aber sicherer verkaufen, daß wir dann auch sofort in Folge dieses Tarifs, dessen Wirkung sich ja in einiger Hebung der geschäftlichen Thätigkeit schon antizipirt, schon jetzt fühlbar macht, zu einer kräftigen Erneuerung unserer wirthschaftlichen Thätigkeit gelangen werden.

Wenn wohlfeiles Getreide vor allem das Ziel ist, nach welchem wir zu streben haben, dann hätten wir längst die Grundsteuer abschaffen müssen, denn sie lastet auf dem Gewerbe, welches das Getreide im Inlande erzeugt, und zwar 400 Millionen Centner im Vergleich zu den 27 bis 30 Millionen, die wir einführen. Daran hat aber niemand gedacht, im Gegentheil, man hat in Zeiten, wo die Theorie schon dieselbe war wie jetzt, die Grundsteuer

in Deutschland allmälig gesteigert, in Preußen im Jahr 1861 um 30 pCt., indem sie von 30 Millionen auf 40 Millionen erhöht wurde; das repräsentirt einen sehr viel erheblicheren Zuschlag, als hier als Zoll auf die fremde Getreideeinfuhr gelegt werden soll. Seitdem ist eine Anzahl anderer direkter Steuern, welche unsere landwirthschaftliche Produktion nothwendig vertheuern, dazu gekommen, namentlich ist klar, daß die in neuester Zeit erst lebhaft entwickelte Gemeindefinanz in ihren wesentlichsten Theilen auf den Grundbesitz, auf die Kornproduktion gelegt worden ist. Ich habe mir über diese Frage aus der Rheinprovinz eine Zusammenstellung kommen lassen, wie hoch sich ungefähr die Lasten belaufen, unter deren Druck unser Getreide dort produzirt wird und deren Baarzahlung doch von dem Preise, zu dem der deutsche Landmann sein Getreide verkauft, in Abzug gebracht werden muß, wenn er nicht andere Hülfsquellen hat, die er aus der Tasche hinzuschießen kann, um diese Baarzahlung zu leisten. Von sechs Gütern aus dem Kreise Solingen beläuft sich die wirklich erhobene Staatsgrundsteuer bei dem ersten Gute auf 7,33 pCt. des Einkommens, des wirklich zur Erhebung der Einkommensteuer von 3 pCt. berechneten Einkommens, dazu kommt zunächst die Einkommensteuer mit 3 pCt., alsdann die Kommunal-, Grund- und Gebäudesteuer mit 9,22 pCt., sodann die Kommunaleinkommensteuer mit 6 pCt., die Kircheneinkommensteuer mit 1 pCt., zusammen 26,52 pCt. von dem wirklichen Einkommen, wie es der Einkommensteuerberechnung zu Grunde liegt.

Das zweite Gut in Solingen zahlt 21,51 pCt., das dritte 22,15 pCt., das vierte 22,16 pCt., das fünfte 19,82 pCt., das sechste 20,61 pCt. Wenn ich nun diese Liste weiter durchgehe, im Kreise Mühlheim, im Kreise Cöln, Jülich, Cleve, so stoße ich auf Prozentsätze von dem wirklichen der Einkommensteuer zu Grunde liegenden Einkommen von 16 pCt., 21,64, 24,13, 18,53, 18,94, 25,42 — das ist der Kreis Neuß — von 21,60 und 23,15 im Kreise Düsseldorf, von 18,44 und 24,13 im Kreise Mettmann, von 25,2 pCt. im Kreise Bonn. Ich kann also mit einiger Sicherheit wohl annehmen, daß man die durchschnittliche Belastung, unter welcher bei uns das landwirthschaftliche Gewerbe betrieben wird, an Staats- und Kommunalsteuern auf 20 pCt. desjenigen Einkommensatzes, welcher bei uns bei Veranlagung der Einkommensteuer zu Grunde gelegt wird, abschätzen kann; eine ganz exorbitante Besteuerung. Bedenken Sie, um einmal einen Maßstab zu gewinnen, diejenige Belastung unseres Getreidekonsums, welche jetzt an der Grenze auf das ausländische Getreide gelegt werden soll, verallgemeinert auch auf das inländische Getreide, welches im Inlande zu Markte gebracht wird, denken Sie sich, daß der Landwirth von jeder anderen auf der Getreideproduktion lastenden Steuer befreit würde, und daß dafür ihm als Aequivalent der Vorzug würde, mit dem Auslande gleichgestellt zu

werden und auch nur für jeden Scheffel Getreide, den er zu Markte bringt und verkauft, 25 Pfennig für Roggen, oder 50 Pfennig für den Weizen zu zahlen, — denken Sie sich das in der Anwendung auf ein Gut von, ich will sagen, 300 Morgen guten Bodens, bei dem also ein wirklicher Pachtwerth von 1500 Thalern, 5 Thaler pro Morgen ist in der Rheinprovinz kein ungewöhnlicher, bei dem eine Grundsteuerbelastung von 1 Mark auf den Morgen wahrscheinlich sein wird; wir haben ja in der Provinz Sachsen, wo ich angesessen bin, bis zu 25 Silbergroschen und höher, in einigen Fällen auch einen Thaler pro Morgen, das ist also keine hohe Rechnung. Dieses Gut von 300 Morgen mit 1500 Thaler Pachtwerth wird also nach diesem Durchschnitt voraussichtlich 300 Thaler direkte Abgaben, die auf der landwirthschaftlichen Produktion lasten, an den Staat, an die Gemeinde, an den Kreis zu zahlen haben. Für diese 300 Thaler würde er schon 3600 Centner Roggen oder 1800 Centner Weizen zu Markte bringen können. 3600 Centner Roggen sind 4500 Scheffel, 1800 Zentner Weizen sind 2000 Scheffel. Nun wird Jedermann, der von der Landwirthschaft auch nur annähernd eine entfernte Vorstellung hat, wissen, daß auf einem Gut von 300 Morgen nicht 4500 Scheffel Roggen gebaut, geschweige denn verkauft werden können. Wenn der Mann sehr geschickt und sehr sparsam wirthschaftet, so wird er zwischen 600 und 900 Scheffel in der einen oder anderen Getreidegattung zu Markte bringen können, — 1000 ist schon ein recht gutes Ergebniß; er hat also das Vier- bis Fünffache nach der jetzigen Steuer Lasten auf der inländischen Produktion und dabei bringt die inländische Produktion nach Ausweis der Statistik 400000000 Centner, also 13 Mal mehr wie die ausländische.

Soll die Gesammtlast, die für unsere Finanzen auf unsern Kornbedarf gelegt werden kann und gelegt wird, in diesem Uebermaß allein auf der inländischen Produktion liegen und soll die ausländische zu dieser Last gar nicht herangezogen werden? Wenn man auf irgend ein anderes Gewerbe, dem nicht 20 Millionen Menschen ihre Existenz verdanken, sondern sehr wenige verhältnißmäßig, ich will einmal sagen auf Leder, dieselbe Theorie anwendete, daß die inländische Lederfabrikation mit einer Höhe von 20 pCt. des Reinertrags des Gewerbes besteuert würde, das ausländische aber nicht nur frei eingeht, sondern nach Möglichkeit prämiirt, gefördert, rasch und wohlfeil gefahren würde, würde man darin nicht eine gewaltige Ungerechtigkeit gegen die inländische Lederfabrikation erblicken? Oder hat der inländische Landwirth, weil er sehr zahlreich, weil er vielleicht sehr viel geduldiger ist, nicht eben so viel Anspruch auf eine gerechte und gleichmäßige Behandlung?

Es ist nicht unsere Absicht, dem Getreidebedarf in seiner Gesammtheit eine höhere finanzielle Leistung abzufordern als bisher. Wir beabsichtigen

nur einen Theil der direkten Steuern, die jetzt auf dem Landwirth lasten, in der Form eines Konsumtionszolls an die Grenze zu verlegen, damit er dort das auswärtige Getreide trifft, so daß nur ein schwacher Versuch einer ausgleichenden Gerechtigkeit eintritt, angesichts der Nachtheile, unter denen die Produktion von Getreide im Inlande bisher leidet. Ich bin der Meinung, daß dieser Zoll an und für sich auf den Preis noch keinen Einfluß haben wird, und während der Abgeordnete Dr. Delbrück dies als ein Glück betrachtet, an das er nicht glauben mag, sehe ich mit einem gewissen Bedauern darauf, denn ich muß mich fragen: rückt der Augenblick nicht näher, wo unsere Landwirthschaft überhaupt nicht mehr bestandsfähig ist, weil das Getreide auf einen Preis gedrückt wird, zu welchem es in Deutschland nach den Verhältnissen der Abgaben, der Kosten des Lebens, der Verschuldung nicht mehr produzirt werden kann? Wenn das eintritt, so geht dabei nicht blos die Landwirthschaft, sondern der preußische Staat, das Deutsche Reich zu Grunde. Sobald die Landwirthschaft nicht mehr bestehen kann, werden alle diejenigen, die ihre Forderungen in Hypotheken und Pfandbriefen haben, zuerst leiden; die landwirthschaftliche Thätigkeit wird in Verfall gerathen, ich will kein schwarzes Bild von Wüsten und dergleichen machen, aller allmälig schränkt sich die Thätigkeit ein. Ich kann ein Beispiel aus meiner eigenen Erfahrung angeben.

Als in Preußen die gutsherrlichen, bäuerlichen Ablösungen stattfanden, war namentlich in Hinterpommern, aber auch in anderen östlichen Provinzen ein Nothstand an Arbeitshand und Kapital, um sich Arbeit zu beschaffen. Die Folge war, daß große Flächen, die in allen alten Karten noch als Acker stehen, heutzutage Wald sind; es ist angeflogener Wald, man sieht noch heut, wie der Anflug zunächst die Ackerfurchen, dann allmählich die höheren Böden erfaßt hat, denn es steht jetzt 60—80jähriger Wald darauf, der bisher einen Ertrag nicht gehabt hat, auch keinen giebt, der frühere Acker war aber doch immer Acker. Nun, ich brauche die Formen ja nicht zu schildern, in denen die Landwirthschaft und mit ihr unsere ganze staatliche und nationale Existenz zu Grunde gehen könnten, denn es wird nicht geschehen; 20 Millionen deutsche Landwirthe lassen sich eben nicht zu Grunde richten, es kommt blos darauf an, daß sie zu dem Bewußtsein kommen, was ihnen bevorsteht und sie werden sich mit den gesetzlichen und verfassungsmäßigen Mitteln dagegen zu wehren suchen.

Ich vermuthe, wie gesagt, daß die Getreidepreise in Folge des Zolls nicht steigen werden, wenigstens nicht wesentlich, weil der Preis des Getreides bei uns gar nicht abhängt von dem Zoll, den man auflegt, sondern von der Ernte, vor allen Dingen von jener in den großen Kornländern des östlichen Europas (Rußlands, Ungarns) und Amerikas, einigermaßen, aber doch lange nicht in dem Maße, auch von der in Deutschland. Auf

die Ernten in Rußland, Ungarn, Amerika bleibt aber unser Zoll ohne jeden Einfluß, denn das Getreide wächst dort, wir mögen einen Zoll erheben an der Grenze oder nicht, es läßt sich dadurch vom Wachsen weder abhalten noch darin befördern. Ist in diesen großen Getreideländern eine Mißernte, so wird es eben nicht kommen, ist dort eine gute Regelernte, so wird es uns trotz Zoll doch kommen müssen, und darin divergire ich von dem Abgeordneten Dr. Delbrück. Er sagt, diese Getreideproduzenten könnten mit großer Leichtigkeit andere Käufer finden, wenn wir ihnen den Preis nicht zu Dank machen. Das ist vollkommen irrthümlich und mir nur erklärlich, weil der genannte Abgeordnete mit den Erscheinungen auf dem Kornmarkt nicht durch eigene Leiden und Freuden vertraut ist. Das Verhältniß liegt jetzt so, daß in der Welt viel mehr Getreide gebaut werden kann, als verbraucht wird, daß schon jetzt das Angebot im Ganzen größer ist, als der Verzehr. Der Verzehr ist beschränkt, der Mensch kann im Brot nicht mehr thun, als sich satt essen, er kann das nicht zweimal im Tage leisten. Die Produktion in den fruchtbaren Ländern des europäischen Ostens und des amerikanischen Westens ist noch eine ganz unbeschränkte und kann sich beliebig steigern, und wir können den Zoll, wie mir Kornhändler gesagt haben, bis zu 1 Mark steigern, sie würden gerade so viel Getreide liefern, als bisher, denn bis über 1 Mark hätten sie vollständig Spielraum, dem Urproduzenten einen Abzug zu machen. Auf letzterem bleibt der Zoll schließlich sitzen, er bekommt soviel weniger, für ihn aber haben wir in Deutschland nicht zu sorgen. Das ist die Ansicht der Kornhändler, mit denen ich seit Monaten, seit Jahr und Tag darüber gesprochen habe, von denen ich manche persönlich kenne, sowohl russische wie deutsche. Die deutschen sagen mir, wir geben dem Petersburger Zwischenhändler so viel weniger, und auch der verliert es nicht einmal, der giebt dem russischen Bauer und dem russischen Produzenten, der ihm das Getreide meist auf dem Halm verkauft, schon im Juni, um rascher Geld zu bekommen, so viel weniger.

Ich fürchte, der Zoll wird ganz einfach den Produzenten abgezogen und wir werden dieselben Massen Getreide bis auf wenige Modifikationen, auf die ich nachher zu sprechen komme, doch eingeführt erhalten. Es ist aber damit nicht, wie der Abgeordnete Dr. Delbrück annahm, der Landwirthschaft noch gar kein Dienst erwiesen. Ihr ist schon ein erheblicher Dienst erwiesen, wenn sie, auch ohne Preissteigerung, den geringen Gewinn, die geringe Lebensfähigkeit, die sie bei jetzigen Preisen hat, nur gesichert hat, wenn ihr überhaupt nur der deutsche Markt bleibt und die Konkurrenz des Auslandes daselbst um eine Kleinigkeit erschwert wird. Wir sind jetzt auf dem Lande ja in der Lage, daß die Müller auf unseren eigenen Pachtmühlen den Roggen nicht mehr von uns nehmen, sondern daß dieselben, da sie zugleich in der Regel Bäcker sind, uns das aus russischem Roggen

gebackene Brot ins Haus verkaufen. Ich selbst esse in Friedrichsruh russisches Brot und beschwere mich weiter nicht darüber, denn ich bin dort sehr wenig Landwirth, der Ackerbau, den ich in der Gegend besitze, ist sehr gering; die Sache liegt also so, die Konsumenten reißen sich nicht etwa um das Korn, sondern es wächst mehr, als gebraucht wird, und die Produzenten suchen nach Absatz. Wenn wir mehr äßen, als wächst, so würde man freilich mehr hinterher sein, das letzte Korn, was in der Welt noch existirt, für sich zu bekommen, das liegt aber eben, wie ich auch speziell für Deutschland nachzuweisen versuchen werde, nicht vor, sondern es ist Ueberfüllung des Marktes mit Getreide in regelmäßigen Jahren in der ganzen Welt vorhanden, in England, Frankreich und Deutschland, und in den Produktionsländern erst recht; wenn die Leute da alles verzehren wollten, was sie bei sich bauen, so müßte ihre Bevölkerung sich verzehnfachen.

Der Abgeordnete Dr. Delbrück führte an, es wären die Vorräthe, die in Berlin lagerten, außerordentlich gering; er gab ein paar tausend Wispel an, die am Ende des Jahres hier gelagert hätten. Da möchte ich zunächst darauf aufmerksam machen, daß das Ende des Jahres nicht der Termin ist, wo die Hauptzufuhr herankommt. Auf den Kanälen zu Wasser kommt das Getreide lange nicht in dem Maße wie auf den Eisenbahnen. Im Winter namentlich, wo alle Frachten billiger sind und wo in Rußland das Getreide gedroschen wird, da wird das Getreide verfahren, und ich bin überzeugt, daß zwischen Januar und April die größten Vorräthe herankommen. Es kommt aber dabei auf die Roggenvorräthe gar nicht an, wir müssen vielmehr gleichzeitig die Roggenvorräthe und Mehlvorräthe ins Auge fassen, denn diejenige Form der Korneinfuhr, welche unsere Landwirthschaft augenblicklich am meisten belästigt, ist die Einfuhr zur Verwandlung in Mehl im Inlande, wie sie theils zu Schiff von Petersburg via Riga und Libau nach Kiel, Lübeck und Stettin stattfindet, theils, und zwar die größere Quantität, auf den Eisenbahnen aus dem Innern von Rußland, der Gegend des Mittelpunkts, von Kursk-Arjol und bis an die untere Wolga, Samarow, bis Nischney hinauf nördlich und östlich von Moskau. Aus diesen Gegenden kommen mit den Eisenbahnen zu außerordentlich wohlfeilen Frachten die Getreidemassen hier an, sie gehen zum Theil schon über Alexandrowo; die wohlfeilsten gehen, so viel ich gehört habe, über Breslau, aus der Gegend von Kiew bis Nischney nach Deutschland, wo sie in riesigen Dampfmühlen in Mehl verwandelt werden. Es ist mir gesagt worden, daß in Berlin die tägliche Verarbeitung von Roggen in Mehl auf den Mühlen, die theils dem Weichbildsbezirk von Berlin, theils dem nächsten Eisenbahn- und Kanalrayon angehören, zwischen 4—500 Wispel, also 8—10000 Centner beträgt. Diese Mehlmasse geht dann mit der Eisenbahn über das Land und tödtet, wie ich aus persönlicher Bekanntschaft weiß,

den kleinen Mühlenbetrieb, soweit er von der Eisenbahn erreichbar ist. Wie viel Vorräthe nun in diesem Mehl stecken, das weiß ich nicht und das entzieht sich auch der Berechnung, jedenfalls aber wird es mehr sein, als was überhaupt in der Zeit bis zum Nachschub hier gemahlen wird.

Die Meinung des Abgeordneten Dr. Delbrück, daß in den Zwischenstationen, ehe das Mehl an den Bäcker gelangt, mehr als nöthig hängen bleibt, halte ich auch nur theilweise für richtig. Es giebt z. B. Brotfabriken, die mit Riesenmühlen identisch sind, die direkt ihren Roggen aus Rußland importiren und Kornhandel, Mehl- und Brotfabrikation in einer Hand betreiben, bei denen ich glaube, daß ein großer Gewinn stattfindet. Wenn keiner von den Zwischenhändlern sehr reich wird, so liegt der Grund in dem Umstand, daß ihrer zu viele sind. Wo heutzutage eine Stelle ist, an der etwas verdient werden kann, da drängen sich gleich Hunderte von Konkurrenten heran, bis der Verdienst so verkleinert und zertheilt ist, daß für den Einzelnen in der That nicht viel übrig bleibt. Die Meisten, oder wenigstens die Kinder der städtischen Bevölkerung, ziehen ein kaufmännisches Leben, wenn es auch gering nährt, indessen nur zu keiner anstrengenden körperlichen Thätigkeit zwingt, einem Gewerbebetrieb mit täglicher Arbeit vor. Ich habe immer gefunden, daß das Ideal eines Mannes von der unteren Volksklasse, eines Dieners, der sich etwas erspart hat, nicht etwa darin besteht, ein kleines Gut in seiner Heimath zu kaufen, sondern in Berlin einen Viktualienhandel anzulegen, um dann mit seinen Gästen zu reden, mitzutrinken und ihnen das Bier zu bringen. Dies ist heutzutage viel eher das Ideal, als sich, wie es früher war, einen kleinen eigenen Hof zu kaufen und Korn zu bauen. Diese Tendenz bewirkt also, daß, wo durch den Zwischenhandel etwas zu verdienen ist und Jemand einen schönen Verdienst hat, gleich zehn bereit sind, ihn darin zu beschränken und mit ihm zu theilen.

Wenn ich nun schon behaupte, daß dieser Zoll auf den Kornpreis keine Einwirkung haben wird, so bestreite ich doch entschieden, daß die Kornpreise und die Brotpreise in irgend einem nachweisbaren Zusammenhange stehen, und ich behaupte ferner, daß durch den Ueberfluß und die Wohlfeilheit des Korns kein Wachsen des Brotgewichts und kein merkliches Sinken der Brotpreise eintritt, wenn nicht Hungersnoth zwingend einwirkt. Die Brotpreise sind heute trotz der niedrigen Kornpreise dieselben, das heißt, das Gewicht des Brotes ist dasselbe, wie es in den fünfziger und sechziger Jahren war, wo das Korn noch einmal so viel kostete, als heute. Meine Erkundigungen über die Brotpreise stammen aus direkter Quelle, nicht aus den Kreisen, in denen wir leben, sondern aus den Kreisen der Handwerker, der Diener, der kleinen Leute und ich kann Jedem, der Näheres darüber zu wissen wünscht, vollständig Rede stehen. Ich glaube deshalb, daß, wenn der Preis des Getreides durch diesen außerordentlich niedrigen Zoll auf Korn, der

unter 5 pCt. des Werths bleibt, nicht affizirt wird, daß auch unser Handel in keiner Weise davon beeinträchtigt werden kann, wenigstens in keinem höheren Maße als er es der Gerechtigkeit im Ausgleich der gleichen Vertheilung der Lasten schuldig ist. Etwas wird der Handel dem Kaiser und seinem Finanzminister doch auch wohl von seinem Verdienst abgeben können. Es ist ja für uns alle erfreulich, wenn unsere Kornhändler reich werden, aber wir können darüber das Prinzip der vertheilenden Gerechtigkeit in den öffentlichen Lasten nicht opfern. Ich glaube nicht einmal, daß sie 25 Pfennig weniger am Centner verdienen werden, sondern daß der Zoll, wie ich schon vorhin sagte, von dem, der sein Korn nothwendig los sein muß und der keinen anderen Abnehmer hat, wird bezahlt werden müssen.

Mit der Veränderung der Absatzwege aus Rußland, ich will einmal sagen von Danzig nach Libau, wovon jetzt viel die Rede ist, kann man nur Leuten bange machen, die das Geschäft und die Geographie nicht kennen. Einige Königsberger Firmen sagen dem Vernehmen nach, sie könnten sich nur dadurch halten, daß sie Kommanditen in Libau errichten. Darüber würde ich mich freuen, wenn unsere Landsleute auch in Libau Geld verdienten, ich gönne es ihnen; man muß aber Libau kennen und sich doch klar machen, daß das Ausgraben eines Hafenbassins an der Westküste von Kurland und das Anlegen einer Eisenbahn dahin noch keinen Handelsplatz und noch keinen Absatzhafen schafft.

Was ist es denn, was den russischen und namentlich den westrussischen und polnischen Kornverkehr nach unseren Ostseestädten zieht? Es ist keineswegs der Umstand, daß sie in Rußland keine guten Häfen hätten; sie haben deren in Riga, in Petersburg, Libau hat einen solchen wie Stolpmünde oder Rügenwalde; dies genügt aber nicht zum Handel, und meines Erachtens kann Rußland viel Geld auf Libau verwenden, nicht aber alsbald einen Handelsplatz daraus machen. Was den erwähnten Kornverkehr nach Danzig und Königsberg hinzieht, das ist der *große* Handelsplatz, die große Kaufmannschaft, das große *Kapital*. Wer hat denn Kapital zum Kornhandel in Libau? Das Kapital kommt aus den deutschen Ostseehäfen, und deshalb haben Danzig und Königsberg diesen Handel, weil sie das Geld hergeben, womit den russischen Bauern das Korn abgekauft oder ein Vorschuß gegeben wird. Darum werden diese Städte diesen Handel auch behalten, denn einen Handelsplatz können selbst die gewaltigen Kräfte des russischen Reichs nirgends improvisiren, am allerwenigsten in Libau oder Windau, wenn sie auch die Eisenbahn nach Windau legen, welches mitunter, weil es nördlicher liegt, etwas früher eisfrei wird. Die Rigaer Kaufmannschaft kann sich an Kräften mit der Königsberger, Danziger, Hamburger nicht messen, sie braucht das Kapital der deutschen Häfen und die kaufmännischen Verbindungen derselben nothwendig, um ihr Korn zu verwerthen; wo soll denn das Korn

aus dem Königreich Polen, der oberen Weichsel, aus Westrußland und Galizien anders hin, als durch Deutschland? Dazu kommt, daß das russische Korn in seiner natürlichen Gestalt immer einen erheblich minderen Werth gegen das deutsche haben wird, mit Ausnahme des im Süden gewachsenen, wo die Gunst des Klimas eine andere Gattung Korn fördert als im Norden; das letztere geht aber größtentheils über Odessa in das Ausland und kommt nicht zu uns. Das russische Korn dagegen, welches zu uns kommt, wird fast immer der Mischung bedürfen, oder es wird sich mit einem sehr viel niedrigeren Preise als das deutsche auf den englischen und deutschen Märkten begnügen müssen. Wenn Sie die Preislisten ansehen, so werden Sie da, wo russischer Roggen ehrlich angeboten wird, denselben 10—15 Mark auf die Tonne wohlfeiler angeboten finden als den deutschen; der deutsche ist an und für sich mehr werth, nicht weil der Roggen Rußlands, wenn man ihm die volle Reife läßt, schlechter ist — in Polen namentlich ist z. B. der Weizen von Sandomir, der „hochbunte" polnische, ein viel besseres Produkt als der deutsche, der ungarische ist noch besser, — aber der russische Roggen kommt nicht trocken in die Scheune oder in den Handel. Diese Ungunst des russischen Klimas muß das russische Getreide tragen, wir nehmen sie ihm ab durch die Mischung; das russische Getreide wird nicht vollkommen reif, oder doch nicht trocken in den nördlichen Bezirken von Rußland; wo sich die deutschen und skandinavischen Einflüsse hin erstreckt haben, da ergänzt man diese Ungunst des Klimas durch das Darren des Getreides in heizbaren Scheunen; hier werden, bevor das Getreide zum Dreschen kommt — ich glaube, sie nennen es Riegen, — die Bündel auf einen mäßig erwärmten gewölbten Raum geworfen, und dann löst sich das Korn, welches unreif oder feucht eingekommen ist, mit mehr Leichtigkeit vom Halme. Wo diese Behandlung nicht üblich ist, kommt ein großer Theil des russischen und polnischen Getreides an und für sich unreif, jedenfalls unvollkommen trocken in den Verkehr. Diese unvollkommene Trockenheit äußert vor Allem die Wirkung, daß das Getreide, wenn es nachher getrocknet ist, nicht den vollen Werth hat, den es vorher besaß; wer gesehen hat, wie die Getreidemassen auf den Strömen herunter geflößt werden, der glaubt, ein grünes Kornfeld zu sehen, das Korn grünt aus, dann wird es, um von den Kornkeimen befreit zu werden, im Freien ausgeschüttet, und es wird so behandelt, daß die Keime abgestoßen werden; Getreide aber, welches angekeimt ist, kann den Nahrungswerth nicht mehr haben, als wenn es noch nicht gekeimt hat und der Keim noch nicht abgestoßen ist; nachher wird dem russischen Getreide ein höherer Werth wieder dadurch verliehen, daß es mit deutschem vermischt wird, und dieses vermischte Produkt wird dann fälschlich als deutsches Korn mit Lokalnamen, „Stettiner Mischung, Danziger Mischung" im Ausland verkauft und drückt

den Standardwerth unseres deutschen Getreides, die Reputation desselben wesentlich herunter. Ist dies ein nationaler Vortheil für uns? Ich will es unentschieden lassen, ich glaube aber, die Manipulation wird den Herren in den Seestädten nicht benommen werden, denn die Russen können nicht deutsches Getreide, welches scheunentrocken ist, nach Libau fahren, um dasselbe dort mit dem russischen zu mischen. Das russische Getreide hat also einen Zwangskurs, eine gebundene Marschroute, die es nothwendig auf die Wege der deutschen baltischen Häfen weist. Es ist deshalb hier das Mittel gegeben, durch Kampfzölle zur Eröffnung der russischen Grenze beizutragen.

Der Abgeordnete von Treitschke hat bemerkt, daß dieses System bereits einmal versucht wurde, jedoch nicht zum Ziele geführt hat. Ich vermuthe, er hat auf eine Episode angespielt, die in den Jahren zwischen 1823 und 1825 spielte, wo Preußen von Rußland auf Grund der polnischen Theilungsverträge verlangt hatte, daß vollkommen freier Verkehr in den ehemals polnischen Ländern stattfinden, eine russische Grenzsperre innerhalb des alten polnischen Reichs also nicht zulässig sein solle, wo Rußland die Verpflichtung hierzu ablehnte, und wo man in Preußen empfindlich wurde und nun einen Zoll von 5 Silbergroschen — nicht auf den Centner, sondern auf den Scheffel, der $^4/_5$ bei Roggen und $^9/_{10}$ bei Weizen ist, legte. Nicht etwa weil der Danziger Handel darunter gelitten hätte und weil die Russen nun ihr Getreide anderswo exportirt hätten hat dieses Verhältniß aufgehört, wohin anders sollten sie es denn bringen? Es gab keine Eisenbahnen, keine Chausseen. Der einzige Weg, auf dem das russische Getreide aus dem dortigen Gebiet des Niemen, der Weichsel und des oberen Dniepr durch die Kanäle heraus konnte, war der Niemen, die Weichsel und die Warthe, der Wasserweg, und es wurde die Neuerung beseitigt, nicht etwa weil man in Preußen den Handel leidend fand, sondern weil Kaiser Alexander sich persönlich an König Friedrich Wilhelm III. wandte und hierin eine Abweichung von der Tradition in der politischen Freundschaft zwischen Preußen und Rußland erblickte. Mit einer leisen, fast unmerklichen Wendung, daß beim Transport „zu Wasser“ diese Zölle nicht Anwendung finden sollten, wurde die ganze Sache todtgemacht; denn anders als wie zu Wasser, also auf den oben genannten Flüssen, war kein Transit möglich. Der Handel wurde also wieder gestattet, nicht, weil wir die Zollbarriere wirthschaftlich nicht hätten durchführen können, sondern weil wir es unserer Politik nicht entsprechend fanden, den Kaiser Alexander I. zu verstimmen.

Dieser Transit in Westpreußen berührt die deutsche Landwirthschaft nicht in dem Maße, wie derjenige, welcher sich in der Richtung auf die Nordsee und die französische Grenze und namentlich durch Bayern bewegt. Aber die Amendements, die darauf gestellt sind, im Interesse dieses baltischen

Transits und der dabei unterlaufenden Mischungen gesetzliche Bestimmungen in den Tarif hineinzubringen, halte ich nicht für angebracht. Sie bezwecken nicht eine Tarifposition, sondern eine Veränderung des Zollgesetzes von 1869. In dem letzteren ist bestimmt, daß der Transit frei sein soll, und in welcher Art derselbe ausgeführt werden kann, mit anderen Worten, was Transit sei und wie er zu behandeln sei. Wenn Sie darin etwas ändern wollen, so müssen Sie einen Antrag auf Aenderung des Zollgesetzes von 1869 einbringen. Hier im Tarif hat eine solche gesetzliche beiläufige Bestimmung oder Resolution oder Empfehlung an den Bundesrath keinen Platz; das Zollgesetz von 1869 giebt dem Bundesrath bereits die nöthigen Machtvollkommenheiten, um den Handel zu erleichtern.

Wenn aber das Zollgesetz von 1869 wirklich geändert werden soll, so ist die Frage, soll der Transit überhaupt frei bleiben, soll die Freiheit nicht lokalisirt werden, denn der Transit in ostwestlicher Richtung schädigt die deutschen und namentlich die süddeutschen Interessen in großer Erheblichkeit. Wir liegen in Deutschland inmitten zwischen dem Korn und Holz produzirenden Osten, und dem Korn und Holz kaufenden Westen Europas. Wir sind dabei leistungsfähig nach beiden Richtungen; wir könnten dem Osten Industriewaaren liefern, wenn er sich nicht gegen uns verschlösse, und wir haben früher dem Westen landwirthschaftliche Produkte geliefert, haben uns aber selbst diesen Handel todt gemacht, indem wir dem Konkurrenten durch Gewährung der Transitfreiheit die Konkurrenz erleichterten und ihm seine Erzeugnisse außerdem schnell und wohlfeil bis an die Grenzen des kaufenden Staats hinfuhren, damit er dort durch wohlfeile Produktion konkurrire und dem deutschen Verkäufer in Mannheim u. s. w. den Absatz ruinirte. Ich appellire an die Herren, die aus Bayern hier sind, welchen Handel mit landwirthschaftlichen Produkten Süddeutschland in früherer Zeit, mit Vieh sowohl, wie mit Korn nach Frankreich hatte. Dieser ganze Absatz ist uns durch das, meines Erachtens in dieser abstrakten Allgemeinheit nicht richtige Prinzip der Transitfreiheit verdorben worden. Wir haben dem Konkurrenten mit der dem deutschen Charakter eigenen wissenschaftlichen Großmuth die Konkurrenz erleichtert. Das ist mehr kosmopolitisch als national.

Die Möglichkeit, sich einen anderen Abnehmer zu wählen, findet bei Rußland, Galizien, Ungarn nur in beschränktem Maße statt. Wenn die 42 Millionen Deutschen nicht mit unter den Abnehmern sind, dann setzen jene so viel nicht ab, als sie bauen können und wollen. Wir thun also wenigstens gut, unsere Grenzen gegen Ueberführung zu verschließen.

Es erübrigt noch, mich den landwirthschaftlichen Interessenten gegenüber darüber zu rechtfertigen, warum wir denn eine solche Vorlage gemacht haben; wenn sie die Preise nicht steigert, nützt sie dann den Landwirthen gar nichts? Ich habe schon erwähnt, daß sie ihnen insofern nützen kann,

auch ohne die Preise zu steigern, wenn sie denselben den deutschen Markt in ausgedehnterem Maße als bisher sichert, so daß die Kornverkäufer nicht, wie wir das erlebt haben, behufs Absatzes ihres Roggens in den verschiedenen Marktstädten herumfahren und ihn vom Markt wieder mit nach Hause nehmen müssen, oder daß dieselben, wenn sie die Waare einem Kaufmann anbieten, mit freundlichem Hohnlächeln ein Gegenangebot zu einem geringeren Preise bekommen. Dies wäre schon ein erheblicher Gewinn. Die verbündeten Regierungen haben, wie bereits erwähnt, bei dieser Vorlage einen eigentlichen Schutzzoll nicht erstrebt. Ich wenigstens bin von Hause aus davon ausgegangen, daß die Vorurtheile zu ungeklärt und die öffentliche Meinung und die alles übertönende Stimme der großstädtischen Presse zu laut gegen diese Zölle sei, als daß sie verstanden und überlegt werden würden, und ich habe mir gedacht, man muß durch die That überzeugen, daß sie diesen Einfluß nicht haben. Ich habe deshalb der Zolltarifkommission empfohlen, man möchte für Getreide nur den Finanzzoll, d. h. die distributive Gerechtigkeit, die Vertheilung eines Theils der Lasten der inländischen Landwirthschaft nach Maßgabe des gesammten Steuerreformplans auf das Ausland erstreben, einen eigentlichen Schutz aber nur für die Viehprodukte erstreben. Die Viehzölle, namentlich bei den besseren Rindviehsorten und beim Fettvieh, für die doch die Nothlage, der Nothstand und der arme Mann nicht so geläufig ins Feld geführt werden kann, halte ich allerdings für wesentlich zu niedrig, denn sie sollen allerdings einen Schutz gewähren. In den Kornzöllen sehe ich dagegen, wenn ich so sagen darf, einen Ordnungszoll, der etwas Ordnung in die Einfuhr bringen soll. Solange die Einfuhr ganz frei ist, werden beliebige Massen fremden Korns zu uns hereingefahren, weil jeder Centner Korn, der in Deutschland liegt, schon einen höheren Werth hat, als wenn er in Ungarn, Rußland oder Galizien lagert; die Aussicht, ihn verkaufen zu können, ist hier eine größere. Diese Massen beruhen zum großen Theil auf Hoffnungsgeschäften der deutschen Kornhändler, respektive der Großmüller. Dieselben werden zu dieser Uebereinfuhr durch die Beschaffenheit der Eisenbahntarife angelockt. Wer 100000 Centner gleichzeitig anmeldet, erhält den wohlfeilsten Tarif, d. h. in Massen wird die Fracht von den Eisenbahnen billiger gefahren, um möglichst große Quantitäten in ihren Verkehr zu ziehen. Die Versuchung ist groß, daß einer, der vielleicht nur 3000 Wispel unterbringen kann, sich 5000 bestellt, um den erheblich niedrigeren Tarif, den die sogenannten 5000 Wispelmänner für ihre Mühlen und Kornhandlungen haben, zu gewinnen, ja bei der wagehalsigen Spekulation, mit der der Berliner Kornmarkt vertraut ist, ist es möglich, daß, wer nur 1000 Wispel oder gar nichts sicher unterbringen kann, 5000 bestellt in dem Glauben, wenn es einmal im Lande ist, wird er es schon los werden. Ich glaube, daß wir auf diese Weise

unter einer Ueberführung mit Getreide leiden, die nothwendig sich etwas mildern, sich einschränken muß, wenn die Händler, die diese 5000 Wispel bestellen, dafür einen Zoll von 25000 Mark erlegen müssen und erst dann ihre Chance abwarten können. Ich glaube, daß das, was ich — ohne diejenigen, die ihren Gewinn dabei suchen, beleidigen zu wollen — eine leichtsinnige Einfuhr von Getreide nennen möchte, durch den Zoll erheblich vermindert werden wird. Ob dies auf die Erhöhung der Preise wirken wird, ist mir zweifelhaft, aber es wird vielleicht einem weiteren Herunterdrücken vorbeugen, denn durch die fortgesetzte Einfuhr von mehr, als wir konsumiren und überhaupt brauchen, müssen die Preise mehr gedrückt werden, als durch irgend welche andere Umstände. Es ist ein bekannter Grundsatz, daß 1 pCt. Waare über den Bedarf am Markte um 2 pCt. drückt, und ein fehlendes Prozent wieder 5—10 pCt. steigert. Dieser Druck von den überschießenden Prozenten findet bei uns zweifellos statt, und die jährliche Einfuhr übersteigt unsern Bedarf, ich will nicht behaupten um das ganze Quantum der Einfuhr in jedem Jahre, aber es übersteigt denselben. Ich las in einer Schrift, die mir von freihändlerischer Seite zugeschickt worden ist, eine Darstellung dieser Verhältnisse, die sie zu erklären und zu entschuldigen sucht, aus der ich entnehme, daß der Ueberschuß der Einfuhr von Getreide über die Ausfuhr sich seit dem Jahre 1872 bei Weizen und Roggen allein um 17 Millionen Centner gesteigert hat. Es wird behauptet, dies erkläre sich aus der großen Zunahme der Bevölkerung. Die Zunahme der Bevölkerung in der Zwischenzeit ist auf 1660000 Köpfe angegeben, sagen wir in runder Summe 1700000. Diese Bevölkerung von 1,7 Million ist meiner Ueberzeugung nach mit 6 Millionen Centner Roggen und Weizen vollständig gesättigt. Die Ansätze von 9 Centnern pro Kopf, wie sie heutzutage in der politisch sehr tendenziösen Statistik angenommen werden, sind gerade unsinnig, selbst die von 5 Centnern, welche der Abgeordnete Delbrück angab, halte ich für zu hoch gegriffen. Die Konsumtion der Städte, die immerhin etwas weniger Brot essen mögen, weil sie mehr Fleisch essen, hat nach den Untersuchungen der Mahl- und Schlachtsteuer nur 125 Kilogramm = 250 Pfund, also gerade die Hälfte von dem, was der genannte Abgeordnete sagte, pro Kopf ergeben. Ich richte mich auch hier nach meinen eigenen ländlichen Erfahrungen und da weiß ich, daß in den Deputaten, die ich zu geben habe und bei den guten und kräftigen Essern, wie der pommersche Arbeiter einer ist, der Kopf Mann, Frau und Kind mit 4 Scheffel Roggen berechnet wird, und daß dies reichlich ist, wird mir Jeder zugeben, der auf dem Lande wirthschaftet; auf dem Lande aber wird mehr Brod gegessen, als in den Städten.

Indessen, ich will auch noch höher gehen, und blos für Weizen und Roggen 345 Pfund auf den Kopf annehmen und diese Summe auch noch

nach oben auf 350 Pfund abrunden. 4 Scheffel sind, wie bekannt, 320 Pfund Roggen; ich gehe also 30 Pfund höher, auf $3^1/_2$ Centner; dann habe ich die Konsumtion der Mehrgeborenen, der Vermehrung der Bevölkerung mit 5—6 Millionen Centner angeschlagen, und es bleibt mir eine weitere Mehreinfuhr von 11 Millionen Centnern übrig, für die der Konsument sich nicht in dem Zuwachs der Bevölkerung findet, es sei denn, daß man allen neugeborenen Kindern den Magen mit Brot überfüllt. 11 Millionen Centner sind, wenn man eine Konsumtion von $3^1/_2$ Pfund zu Grunde legt, zwischen 3 und 4 Millionen Jahresportionen eines Kopfes der Bevölkerung. Wenn in jedem Jahre auch nur diese 3—4 Millionen Jahresportionen zuviel eingeführt werden, sich ein bis drei Jahre im Lande herumtreiben und auch zu Schleuderpreisen unabsetzbar sind, so muß dies eine Ueberführung von Getreide bei uns veranlassen.

Ich will noch eine andere Rechnung anstellen, mit der ich auf dasselbe Resultat komme. Ich fordere jeden auf, mich aus der Erfahrung, namentlich der der Landwirthe, oder aus der Statistik der mahlsteuerpflichtigen Städte zu widerlegen, daß die Konsumtion von Weizen und Roggen, — wohlverstanden, ich spreche von keinen anderen Gattungen als von denen, die hauptsächlich zur menschlichen Nahrung dienen, — $3^1/_2$ Centner pro Kopf übersteigt. Bis zum Gegenbeweis bleibe ich bei meiner Behauptung. Da finde ich, daß die 40 Millionen Deutsche, wenn sie recht hungrig sind, im Jahre 140 Millionen Centner Weizen und Roggen essen können; rechnen wir die Neugeborenen noch hinzu, so kommen wir auf einen Verbrauch von etwa 146—150 Millionen Centner Roggen und Weizen.

Wieviel bauen wir von diesen beiden Brotfrüchten? — Daß das was wir bauen vollständig im Lande bleibt geht daraus hervor, daß in beiden Fruchtgattungen die Ausfuhr von der Einfuhr erheblich überstiegen wird. Wir bauen auf einer verhältnißmäßig geringen Ackerfläche für die 54 Millionen Hektar, die das Deutsche Reich enthält, mit Winterkorn, Weizen und Roggen nur etwa 8200000 Hektar. Davon befinden sich in Preußen — ich muß das sondiren, weil mir nur hierfür die weiteren statistischen Daten genau zugänglich geworden sind — 1 Million Hektar Weizen und $4^1/_2$ Millionen Hektar Roggen; also im Ganzen $^9/_{11}$ Roggenbau und $^2/_{11}$ Weizenbau. In Süddeutschland ist das Verhältniß anders; dort werden 1200000 Hektar mit Weizen und 1500000 mit Roggen bestellt, zusammen etwa 2700000 Hektar, also ziemlich genau die Hälfte von den $5^1/_2$ Millionen, die in Preußen damit bestellt werden. Diese Weizen- und Roggenbestellung in Preußen liefert nun einen jährlichen Ernteertrag von ziemlich derselben Millionenzahl, wie das deutsche Volk bei $3^1/_2$ Centner Konsum pro Kopf verzehren kann, d. h. von 146 Millionen etwas über 34 Millionen Centner Weizen und etwas über 110 Millionen

Centner Roggen. Da das was in Süddeutschland an Roggen und Weizen bestellt wird ungefähr die Hälfte von dem preußischen, oder das außerpreußische reichlich die Hälfte von dem preußischen beträgt, so kann ich in Berücksichtigung der besseren Bodensorten, der besseren Ernten und zum Theil der besseren Wirthschaft annehmen, daß diese in Süddeutschland mindestens die Hälfte von den 146 Millionen, sagen wir der Rundung wegen 70 Millionen Centner Roggen und Weizen aufbringt. Wir haben also das Gesammtprodukt der eigenen Ernte 220 Millionen Scheffel derjenigen Korngattungen, welche zur menschlichen Nahrung verwendet werden. Dazu die Uebereinfuhr gerechnet, welche in diesen beiden Getreidegattungen allein auf 30 Millionen angegeben wurde, macht 250 Millionen. Außerdem sind noch zwei Früchte in Anschlag zu bringen, die vorzugsweise zur menschlichen Nahrung dienen, das ist Buchweizen und Hülsenfrüchte, die beide zusammen noch 15 Millionen Centner ergeben. Ich komme also dabei auf 265 Millionen Centner, die zur menschlichen Nahrung dienen und die in Deutschland zur Konsumtion gelangen. Nun muß ich die Saat von 8 Millionen Hektar abrechnen, welche voraussichtlich der Statistiker nicht in Erwägung gezogen hat. Wenn man diesen Aufwand mit 25 Millionen Centner anschlägt, so bleiben mir immer noch 240 Millionen Centner. Dahinter steht eine Produktion von 500 Millionen Centner Kartoffeln, die ja zum großen Theil zur Brennerei und zur Fütterung verwendet werden, aber doch auch einen sehr beträchtlichen Theil menschliche Nahrung liefern.

Ich will nun zugeben, daß auch von diesem Roggen noch ein Theil zur Brennerei und dergleichen verbraucht wird, das trifft aber lange nicht in dem Maße zu, wie man glaubt. Die Kornbrennerei bei uns ist immer mehr eingeschränkt worden. Ich habe ganz sichere statistische Data darüber nicht finden können. Eine Berechnung, die mir nicht ganz glaubwürdig war, beschränkte das Quantum auf 5 Millionen Centner; ich halte diesen Anschlag für etwas zu niedrig; jedenfalls wird in vielen Gegenden an nichtberechneten Getreidegattungen, Hafer, Gerste, mindestens ebensoviel zur menschlichen Nahrung verwendet, sei es in Brot, sei es auch nur in Gestalt von Grützen und Suppen, die auf dem Lande viel genossen werden. Ich behalte aber immer meiner Rechnung nach 240—250 Millionen Centner von diesen Getreidegattungen, welche die deutsche Bevölkerung essen soll, während sie davon meines Erachtens nicht mehr als 140 Millionen Centner essen kann. Ich überlasse dieses Problem den Statistikern zur Lösung, nur dürfen dieselben es sich nicht so bequem machen, daß sie der Berechnung ihren aus der Luft gegriffenen Konsumtionssatz von 9 Centner pro Kopf zu Grunde legen.

Es wird bestimmt noch Konsumtionen geben, die ich nicht habe anführen können und die ich im Augenblick übergehe, aber dafür ist der

Spielraum, den ich lasse, auf ca. 100 Millionen Centner berechnet, deren Verwendung man mir nachweisen soll, ehe man behauptet, daß wir Hunger leiden würden, wenn heute die fremde Einfuhr ganz wegfiele.

In dem obenerwähnten freihändlerischen Werke ist jener außerordentliche Zuwachs der Zufuhr, der zu dem Zuwachs der Bevölkerung in keinem Verhältniß steht, damit erklärt, daß der Verbrauch von Korn für andere Verwendung, also beispielsweise für Bier und Branntwein zugenommen habe, und daß wegen des Rüben- und Kartoffelbaus weniger Getreide im Lande gebaut werde. Ich gebe aber zu bedenken, daß das Bier überwiegend und ziemlich ausschließlich von der Gerste gebraut wird, und daß die Gerste in dieser Rechnung von Weizen und Roggen nicht mit einbegriffen ist; der Branntwein aber wird wesentlich von Kartoffeln gebrannt, von denen ich garnicht gesprochen habe. Die Behauptung von der Abnahme des Körnerbaus wegen des Rüben- und Kartoffelbaus zeigt gleichfalls die Unbekanntschaft mit den landwirthschaftlichen Verhältnissen. Wer Rübengüter kennt, weiß, daß von dem Augenblick an, wo volle Rübenkultur eingeführt wird, auf demselben Gut mehr Getreide wächst, als vorher, er weiß, daß wegen der tieferen Kultur viel stärkere Kornernten gemacht werden, Ernten, wie man sie vorher sich nicht hat träumen lassen. Ebenso ist bekannt, daß Leute, welche von der Brennerei keinen Gewinn haben und suchen, lediglich zur Kultivirung ihres Gutes, also um mehr Körner darauf zu bauen, eine Brennerei anlegen. Der Rüben- und Kartoffelbau verhindert also den Getreidebau nicht, und ich bleibe bei der Behauptung, daß wir unter einer Ueberführung mit Korn, vielleicht schon durch unsere eigene Kornproduktion, aber nur deshalb leiden, weil der deutsche Markt zum großen Theil von dem ausländischen Import absorbirt wird.

Vor einer Vertheuerung des Getreides fürchtete man sich früher nicht, denn bekanntlich zahlte der Roggen bei der Einfuhr in die hauptsächlich konsumirenden Städte 50 Pfennig pro Centner oder gar pro Scheffel, und der Weizen zahlte 20 Silbergroschen, also das Vierfache von dem was der neue Tarif vorschlägt. —

Die Ungunst der Verhältnisse für die Landwirthschaft liegt heutzutage auch auf dem Gebiet der Stempel- und Sportelgesetzgebung. Wer ein Gut auf 30 Jahre verpachtet, der muß, und das ist die größte fiskalische Ungerechtigkeit, von der ich je gehört habe, die ganze Pachtsumme, die bis zum 30. Jahr fällig ist, an dem Tage, wo die Pacht abgeschlossen wird, verstempeln ohne jede Diskontirung, als ob ihm die ganze Summe heute schon zuginge.

Die Armenpflege in Verbindung mit den jetzigen Bestimmungen des Freizügigkeitsgesetzes hat zur Folge, daß die schwersten Theile der ersteren wesentlich auf die landwirthschaftlichen Gemeinden abgelastet werden.

Auf dem Lande wachsen die Arbeiter auf, dort werden sie erzogen und mit erheblichen Kosten in der Schule unterrichtet; von dem Augenblicke aber, wo sie zum Militärdienst ausgehoben werden, gehen sie in die großen Städte, da gefällt es ihnen besser und die Landgemeinde hört meist erst dann wieder von ihnen, wenn bei irgend einem Unglücksfall oder bei einer bösen Krankheit eine Chariteerechnung von 100 oder 200 Thalern mit dem Manne wieder ankommt; dann muß er auf dem Lande nach Maßgabe des Unterstützungswohnsitzes verpflegt werden und sobald er gesund ist, geht er und sucht in derselben Stadt sein Brot, immer mit der sicheren Assekuranz, daß die Angehörigkeitsgemeinde ihn im Alter pflegen muß. Nun haben die Landwirthe im Ganzen den Vorzug, eine geduldige und staatlich treue, erhaltend gesinnte Bevölkerung zu sein; sie geben dem Staate Sicherheit der Steuerkraft, sie sind in Gefahren, die eintreten, die zuverlässige Quelle, auf welche derselbe zurückgreifen muß; der Grundbesitz liegt immer vor Gottes Sonne offen da und die Hand des Fiskus greift in Gefahren zu, wo sie findet; die landwirthschaftliche Bevölkerung trägt dies alles geduldig, vielleicht weil ihr der ganze Zusammenhang der Dinge und der Uebel, unter denen sie leidet, nicht vollständig zum Bewußtsein gekommen ist. Was ich dazu thun kann, um dies Bewußtsein zu wecken, das will ich thun, nicht der Agitation, sondern der Gerechtigkeit wegen.

Wir wollen alle mit gleichen Schultern tragen, in Vertheilung der Lasten soll für Alle, auch für den geduldigen Landmann Gerechtigkeit herrschen.“*)

24. Mai 1879. **Reichstagsrede, betr. die Bewilligung von Transitlagern für Getreide. Die Transitfreiheit und das Zollgesetz von 1869. Keine Besorgniß vor Libau. Berücksichtigung der finanziellen Seite bei dem Transit und dem Zollersatz.**

„So lange das Zollgesetz von 1869 in Kraft besteht und dem Transit die Freiheit sichert, ist eine Störung des Transithandels nicht zu befürchten.

*) Die Kreuz-Zeitung bemerkte zu der obenstehenden Rede Bismarcks: alle, welche die Situation der Landwirthschaft wirklich kennen, müßten zugeben, daß die Darstellung des Reichskanzlers eine zutreffende war. „Die Sicherheit und die Leichtigkeit, mit welcher derselbe das reichhaltige Material beherrschte, zeugen davon, daß er sich sehr eingehend und ernstlich mit der Frage beschäftigt haben muß.“ Die National-Zeitung besprach die Rede mit Groll im Herzen. „Nicht an die Spitze der Nation hat sich heute der Reichskanzler gestellt, sondern an die von 20 Millionen nach seiner Behauptung zurückgesetzter und vernachlässigter Menschen, die er aufforderte, unter seiner Führung ihr vorenthaltenes Recht zu erkämpfen. Den Händedruck, den hier der Bruder Bauer bekommt, kann er nur mit der Abgabe eines agrarischen Stimmzettels quittiren.“ — 23. Mai 1879. Annahme der Getreidezölle im Reichstag mit 226 gegen 109 Stimmen.

Der Bundesrath hat die Berechtigung, diejenigen Erleichterungen zu gewähren, welche die Herren Antragsteller,*) durch das Gesetz zu einer ganz allgemeinen Verpflichtung ausgebildet zu sehen wünschen. Ich glaube, die Mehrheit des Reichstags wird zu den verbündeten Regierungen das Vertrauen haben, daß sie nach Gerechtigkeit und Vernunft von den Befugnissen, die ihnen zustehen, Gebrauch machen werden, ich glaube aber nicht, daß die verbündeten Regierungen in der Lage sind, einen gesetzlichen Zwang acceptiren zu können, der sie unter allen Umständen, auch da, wo die Vermuthung der Zollhinterziehung vorliegt, oder wo es sich um Geschäftstreibende handelt, welche sich nicht mehr im Besitz der Ehrenrechte befinden, welche wegen Schmuggel, wegen Mißbrauch dieser Berechtigung mehrfach verurtheilt worden sind, nöthigt, dasjenige zu bewilligen, was bisher ex bono et aequo bewilligt worden ist. Wenn man das will, so schreite man zu einer Aenderung der Zollgesetzgebung von 1869. Ob eine Revision dieses Zollgesetzes erwünscht ist, lasse ich dahingestellt; wenn sie aber eintritt, dann werde ich in erster Linie den Antrag stellen, daß die Transitfreiheit nicht gesetzlich überall, sondern nur da, wo sie dem deutschen Verkehr nützlich oder doch nicht schädlich ist, streckenweise gesetzlich oder durch Verordnung bewilligt werden kann. Wir würden bei dieser Revision noch zwei Verträge, welche vertragsmäßige Bestimmungen über die Transitverhältnisse enthalten, in Betracht zu ziehen haben, einen mit Holland aus dem Jahr 1851 und einen mit England aus dem Jahre 1865; beide haben bei Erlaß des Ge-

*) Zunächst hatte der Abgeordnete Delbrück beantragt, für den Fall der Annahme der betreffenden Position folgende Bemerkungen hinzuzufügen: „Für Getreide und Hülsenfrüchte werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß bewilligt. Auf diese Lager finden die für Privattransitlager geltenden Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Lagerung, soweit es zur Erhaltung und Bearbeitung der Waaren erforderlich ist, außerhalb geschlossener Räume stattfinden kann, daß die Behandlung, Umpackung und Theilung der gelagerten Waaren uneingeschränkt und ohne Anmeldung zulässig und daß die Mischung der letzteren mit inländischer Waare gestattet ist." Der Abgeordnete Rickert beantragte die Aufnahme folgender Anmerkung: „Für die zollamtliche Behandlung des beim Eingang in das Zollgebiet zur Durchfuhr deklarirten Getreides, insbesondere bezüglich der für dasselbe zu bewilligenden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß werden durch den Bundesrath diejenigen Erleichterungen gewährt, welche zur Sicherung und Aufrechterhaltung des Durchfuhrhandels erforderlich sind. Für das zur Durchfuhr deklarirte Getreide wird ein Eingangszoll nur insoweit entrichtet, als dasselbe zum Verbrauch im Inlande gelangt und nicht durch eine gleiche Menge zur Ausfuhr gebrachten inländischen Getreides ersetzt wird." Der Abg. von Schalscha beantragte das 2. Alinea dieses Antrags so zu fassen: „Für das zur Durchfuhr deklarirte Getreide wird der Eingangszoll bei der Ausfuhr rückvergütigt. Der Nachweis der Identität der Waare ist nicht erforderlich," und als Alinea 3 anzufügen: „Diese Bestimmung findet Anwendung auch auf Hülsenfrüchte, Raps und andere Früchte der Landwirthschaft, sowie auf Malz."

setzes von 1869 Berücksichtigung gefunden. Ich gebe zu, daß die Verhältnisse in jenen Theilen des Reichs, wo der Transit einen kurzen Weg zu machen hat, auf dem er nicht in Konkurrenz mit den Produkten der deutschen Landstriche, durch die er zu fahren hat, tritt, anders gelagert sind als da, wo derselbe ganz Deutschland durchfährt und die Bewohner der betreffenden Landstriche von dem Absatz ihrer Produkte auf demselben Wege abhält, wie dies namentlich im ganzen Süden, im Westen Deutschlands und auch schon im Elbegebiet zutrifft; es kommt fast nur das Land jenseits der Oder, vielleicht nur das Weichselgebiet bei dieser Scheidung in Betracht.

Die Besorgniß, daß wir die Zufuhr von Getreide von unseren Ostseeprovinzen ablenken, ist mit Angabe der Schiffszahl in Libau unterstützt worden, die sich seit 1872 von 367 bis auf 1278 im Jahr 1878 gesteigert hat. Es ist natürlich, daß auch der Verkehr von Libau sich gesteigert hat, seitdem das russische Eisenbahnnetz vollendet ist und diese vielen Pferdeweiden, Viehweiden und Steppen, die sonst unkultivirt lagen, durch die Nähe der Bahn und der Bahnhöfe zu einträglichen Gütern geworden sind, seitdem die russische Getreideproduktion sich in dem Maße vermehrt hat, daß in den westlichen Provinzen Rußlands im Augenblick eine Wohlhabenheit besteht, wie sie diese Provinzen in Jahrzenten nicht gekannt haben. Es nimmt mich Wunder, daß Libau nicht noch stärker aufgeblüht ist, denn diejenigen russischen Getreidehändler, welche sich östlich von Grodno, oder ich will sagen von Wilna befinden, haben zum Theil viel näher nach Libau als nach Preußen. Von Wilna geht die Eisenbahn direkt nach Libau und von Dünaburg geht sie die Düna entlang nach Riga, die Verbindung mit jenen Häfen fehlt also nicht und das ganze weite Gebiet, welches vielleicht $^3/_4$, wenn nicht $^9/_{10}$ des russischen Exports liefert, hat viel näher nach Riga und nach Libau zu fahren als nach Preußen.

Es muß also doch noch etwas anderes sein, was sie nach Preußen zieht, und das ist, wie ich schon neulich bemerkte,*) die Existenz großer Handelsplätze mit bedeutendem Kapital und Handelsverbindungen; denn große Handelsstädte lassen sich nicht improvisiren und verlegen, und wenn der Zollsatz für Roggen auf dem niedrigen Satz von 25 Pf. bestehen bleibt, so hat der Zoll doch nur dieselbe Wirkung, als wie eine Fracht von 1 Pf. pro Meile und Centner, auf 25 Meilen also so niedrig, wie sie selten existirt, auch bei den großen russischen Bonifikationen ist sie kaum noch etwas über 1 Pf. pro Centner und Meile. Was will nun das sagen, wenn es sich um Entfernungen von 200, 250 und 300 Meilen handelt? Da ist ein Unterschied von 25 Pf. pro Centner auf die ganze Tour noch kein Grund, die bisherigen Beziehungen zu verlegen, und die Herren werden

*) Vgl. S. 240.

das verzollte Getreide so mischen und mahlen können, wie das unverzollte. Ich glaube auch, zu demselben Preise, weil ihre Abgeber es eben nicht anders los werden.

In Bezug auf diese Frage des Transits und des Zollersatzes an der Grenze möchte ich bitten, die finanzielle Seite der Sache etwas mehr in Betracht zu ziehen.*) Ich habe diese ganze Vorlage betrieben und eingeleitet im Sinn einer ausgedehnten finanziellen Reform, um den verbündeten Regierungen und dem Reich selbst die Mittel zu geben, die ihnen fehlen, um Finanzquellen zu eröffnen, um drückende direkte Steuern durch weniger drückende indirekte zu ersetzen. Wo sollen aber die Mittel dazu herkommen, wenn die Hauptsteuervorlagen (scil. auf Bier und Taback), gerade jene, welche das Geld bringen sollen um die Klassensteuer zu ermäßigen bezw. nach meinem Plane ganz zu beseitigen, um die Grundsteuer und die Grundsteuerbeischläge für die Landwirthschaft zu vermindern und die Landwirthschaft im Innern zu entlasten, ein so wenig eifriges Entgegenkommen finden wie bisher, und wenn bei den Getreidezöllen, auf deren Annahme bisher noch Hoffnung bestand, die finanzielle Wirkung, der finanzielle Ertrag dadurch beschränkt wird, daß bei einem wesentlichen Theil der Einfuhr der dafür erhobene Zoll wieder vergütet werden muß?"**)

27. Mai 1879. **Reichstagsrede, betr. Zölle auf weiches und hartes Holz. Die angebliche „deutsche Nationalität" des Holzhandels. Die Holzarbeiter. Das russische Holz und seine Marschroute. Wer trägt den Holzzoll? Derselbe ist ein Kampfzoll gegenüber Rußland. Der Transit beim Holzverkehr. Dauerhaftigkeit von deutschem Holz. Zollabfertigung.**

„Was die Beschwerde darüber anbelangt, daß die weichen und die harten Hölzer gleich hoch verzollt würden, so hatten wir geglaubt, daß die Holzhändler in dem Heruntersetzen des Zolls auf harte Hölzer die Konzession wohl erkennen würden, die wir damit machen wollten. Wir haben den mittleren Durchschnitt zwischen weichen und harten Hölzern von früher gerade deshalb gewählt, um die Zählung, die Abfertigung zu erleichtern. Was die Händler an den weichen Hölzern mehr zu verzollen haben, zahlen sie an den harten weniger, und nach den Auseinandersetzungen des sachkundigen Abgeordneten Schlutow muß man annehmen, daß die harten Hölzer beim Fluß- und Seeverkehr und dem Export nach England die Hauptsache bilden und daß die weichen Hölzer blos zur Verkoppelung, um

*) Diese letztere betonte Bismarck besonders in vertraulichem Kreise am 24. Mai 1879, indem er mehrfach bemerkte: „Ich brauche Geld und ich brauche bald Geld".

**) Wegen Erledigung der in die Kommission verwiesenen Anträge vgl. unten 8. Juli 1879.

der mangelnden Schwimmkraft der harten aufzuhelfen, benutzt werden. Es ist hiermit also eine Konzession beabsichtigt. Sollte der Wunsch bestehen, daß auf die weichen Hölzer ein niedrigerer Zoll wie der vorgeschlagene gesetzt wird, so müßte die Regierung sich vorbehalten, den für die harten Hölzer ursprünglich geltenden wieder herzustellen. Die Buche zählt nach der Forstterminologie gewöhnlich zum harten Holz, während sie nach dem alten preußischen Zollgebrauch zum weichen Holz gerechnet wurde. Indessen kommt dies hier kaum in Betracht, weil das Buchenholz wenig importirt wird.

Der Abgeordnete Schlutow hat mit besonderer Emphase die deutsche Nationalität des Holzhandels betont, er sprach von dem deutschen Holzhandel, von deutschen Holzhändlern, und ich möchte da den Schlüssen entgegentreten die ein Laie daraus ziehen könnte, als ob diese Herren deutsches Holz verführen und verkauften, und als ob das deutsche Holz durch ihre Vermittelung einen Absatz fände, als ob die 8 pCt., mit denen sie am Londoner Markt betheiligt sind, aus deutschem Holz beständen. Nach dieser Richtung hin sind die Herren eher russische Holzhändler als deutsche; sie sind in ihrer Eigenschaft als Landsleute uns ja immer willkommen, und wir freuen uns, wenn sie am russischen Holz etwas verdienen; aber den Ruhm, deutsche Holzhändler in dem Sinn zu sein, daß sie deutsche Produkte exportiren, kann ich ihnen nicht zugestehen. Die nationale Seite der Sache sollten sie lieber nicht berühren, denn sie erinnern uns daran, daß unsere einheimischen Eisenbahnen, die zum großen Theil mit dem Geld der Steuerpflichtigen, jedenfalls mit dem Geld der Deutschen gebaut sind, Verkehrsanstalten des Auslands geworden sind, die hauptsächlich zum Nutzen unserer ausländischen Nachbarn, viel weniger zum Nutzen der inländischen, deutschen Produktion dienen. Sie erinnern uns ferner daran, was wir ja geographisch nicht ändern können, daß unsere deutschen Seestädte vermöge der Wendung, die das Geschäft genommen hat, wesentlich zu Emporien des östlichen Auslands geworden sind, daß sie mit den Produkten unserer ausländischen Nachbarn, welche so glücklich gewesen sind, ihre Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, bei uns durchfahren und für die Produzenten der gleichartigen deutschen Produkte nur einen Blick kühlen Mitleids haben gegenüber dem Vortheil, den sie an dem ausländischen Holz machen.

Wenn der Abgeordnete Schlutow davon gesprochen hat, daß viele Arbeiter beim Flößen und bei der sonstigen Behandlung des Holzes ihr Brot fänden, so wird dies auch bei Annahme des Zolls nicht aufhören. Ich möchte ihn aber doch bitten, eine vergleichende Statistik darüber anzustellen, welche Masse von Arbeitern in den inländischen Wäldern dadurch brotlos geworden ist, daß dieselben nicht mehr rentabel sind und den früheren Absatz nicht mehr haben. Ich habe dabei namentlich die Provinz Schlesien im

Sinne, wo durch die Wälder der Länge nach die österreichischen geschnittenen Hölzer durchfahren vor den Augen der brotlosen Arbeiter, die früher in den schlesischen Wäldern eine reichliche, tägliche, ihnen angenehme und vom Vater auf den Sohn vererbende Beschäftigung fanden, zum größeren Theil als Holzhauer und als Beaufsichtiger der ganzen Entwickelung, die mit der Verwerthung des Holzes verbunden ist, als Sägemüller, oder zum eben so großen Theil auch als Unternehmer im Kleinen für den Transport, der innerhalb unserer Wälder nach den Schneidemühlen und Bahnhöfen hin stattfindet. Alle diese kleinen Leute, die ein Pferd im Sommer auf ihrem Acker beschäftigten, im Winter aber keine Beschäftigung für ein solches hatten, die verdienten den ganzen Winter hindurch erhebliches Geld mit den Holzfuhren, die in die geschäftsfreie Zeit fielen. Diese Leute haben ihre Pferde abschaffen müssen, weil sie dieselben im Winter nicht mehr ernähren können. Und dieselben schlesischen Wälder, die sonst von Arbeitern wie ein Ameisenhaufen wimmelten, sind todt und still, nicht blos zum Kummer des leitenden Oberförsters oder des Privatbesitzers, sondern namentlich zur drückenden Sorge für die Armenpflege und für die Arbeiter, die früher zu Hunderttausenden in allen jetzt ertraglosen inländischen Wäldern ihre Nahrung fanden, deren Zahl doch ganz anders ins Gewicht fällt als die Zahl der Floßarbeiter, die zum großen Theil — wir kennen ja alle die Flissacken — Ausländer sind und an der Spitze gewöhnlich einen Regimenter haben, der unserer Nationalität angehört.

Der Abgeordnete Schlutow sagte, es sei nicht richtig, daß das russische Holz, wenn es überhaupt heraus will, bei uns durch muß. Es ist möglich, daß kleine Quantitäten Brennholz den Dniepr über die Wasserfälle weg hinabgeflößt werden können, aber wie die künstlich verbundenen Flöße von großen Nutzhölzern diese Wasserfälle und Stromschnellen heruntergebracht werden sollen, das weiß ich nicht; die würden in Trümmern ankommen und da würde von einem irgendwie rentablen Handel mit Nutzholz nicht mehr die Rede sein können. Was zum Dünagebiet gehört, geht schon jetzt die Düna herunter, und was da zu flößen ist, fällt ganz außerhalb unserer Berechnung; denn es wäre ja sehr wunderbar, wenn man Holz, was im Dünagebiet liegt, auf das Niemengebiet oder auf das Weichselgebiet im Landwege übertragen wollte, um es anderwärts zu flößen.

Ich freue mich, daß der Abgeordnete Schlutow nicht das alte Schreckbild für den Holzhandel, von dem Umweg aus dem Niemen heraus über Kowno mit der Libauer Bahn, wieder aufgewärmt hat. Die großen Hölzer lassen sich aus dem Strome garnicht herausnehmen, und wer die Ufer von Kowno kennt, wo die Hölzer 100—150 Fuß heraufzuschaffen sein würden, wird zugeben, daß die Flöße durch diese Arbeit selbst schon entwerthet werden würden. Die großen Hölzer sind nicht einmal auf den Eisenbahnen

fahrbar, sie sind auf den Wassertransport absolut angewiesen, und deshalb haben sie eine Zwangsroute nach unseren Häfen hin; sie können diese Bahn nur in soweit verlassen, als sie nach ihrer geographischen Vertheilung überhaupt zum Dünagebiet und nicht zum oberen Dniepr-, Bug- oder Memelgebiet hin gravitiren, und selbst die sehr waldreichen Gegenden der Wilia werden doch auch dem Strom folgen, die Memel herunter und nicht nach der Düna, in deren nächster Nähe sie entspringt, übergehen können.

Der Holzzoll ist ein minimaler; er beträgt, wenn ich den Festmeter weiches Holz zu 20 Mark und den Festmeter hartes Holz zu 30 Mark rechne, was ungefähr 6—10 Silbergroschen auf den Kubikfuß Nutzholz von beiden Sorten sein würde, nur 2—3 pCt. des Werths. Daß der russische Waldbesitzer unter Umständen auch dieses Opfer noch bringen wird, geht daraus hervor, daß die Preise, welche unsere Holzhändler dort für Wälder von gleichartigem Bestande zahlen, je nach der Verlegenheit, dem Leichtsinne und dem Geldbedürfniß des Besitzers außerordentlich verschieden sind; es werden Quadratmeilen zu 100 000, zu 5 000 und zu 10 000 Rubel gehandelt, und es haben Holzhändler, mit denen ich darüber sprach und die ich nach dem Preise der Schwelle oder anderer einzelner Hölzer fragte, mir gesagt: das können wir im Einzelnen nicht berechnen, das erfahren wir erst, wenn wir in ein oder zwei Jahren die Rechnung aufmachen, da kommen wir dahinter wie das abgewickelte Geschäft war, aber im Augenblick können wir keine Auskunft darüber geben, welchen Bruchtheil eines Pfennigs eine Schwelle auf die Quadratmeile Wald kostet. Also im Einzelnen auf die Schwelle wird der russische Besitzer nichts nachlassen, aber auf die Quadratmeile kann er statt 100 000 Rubel 50 000 oder 30 000 oder 5 000 Rubel nehmen; dies werden die Herren mit der Geschicklichkeit, die sie in den Verhandlungen mit den dortigen Waldbesitzern gezeigt haben, sehr bald ermitteln.

Der Holzzoll eignet sich, gerade weil das Holz an diesen Wasserweg gebunden ist, Rußland gegenüber ganz vorzüglich zu einem Kampfzoll, und ich bitte zu glauben, daß die verbündeten Regierungen in dieser Beziehung, wo es sich um die Pflege und die Wohlfahrt Deutschlands handelt, nicht von derjenigen Schüchternheit beseelt sind, die befürchtet, es könnte aus dem Wald so herausschreien als wie man hineinschreit, und es würden wieder Kampfzölle gegen uns gebraucht werden. Unser ganzer Holzzoll ist schon nichts als eine Repressalie. Unsere Nachbarn, Rußland und Oesterreich, haben alle Repressalien längst vorweg genommen; was bleibt ihnen übrig? Sie haben seit einem halben Jahrhundert die höchsten Zölle, die möglich sind, vorweggenommen, förmlich Prohibitivzölle, und wenn man einmal durch Prohibitivzölle abgeschlossen ist, dann ist *mehr* nicht thunlich, es ist gerade so wie Jener beim Schrotverkauf sagte: dieses schießt noch tödter!

So ist es auch bei den bestehenden Prohibitivzöllen: wir sind ausgeschlossen und können noch ausgeschlossener nicht werden.

Die schönen Zeiten, wo man in Stettin die inländischen Hölzer, die im Odergebiet wuchsen, exportirt hat, sind vorbei, dieselben sind den Leuten zu theuer, sie kaufen anderswo wohlfeiler. Bis nach Hamburg erstreckt sich die Eigenschaft unserer Hauptseestädte, Emporien für das Ausland, für Oesterreich und Rußland geworden zu sein; sie fühlen ihr ganzes Geschick und ihren Handel immer mehr von den dortigen Zuständen abhängig, als von den heimischen deutschen.

Das beste Nutzholz was es giebt ist die einheimische Kiefer. Wenn namentlich seitens unserer Behörden häufig behauptet wird, amerikanisches Holz, Pitch Pine sei besser, dauerhafter, so begreife ich nicht, wo sie das erprobt haben. Wir haben in den Dächern alter Häuser, Kirchen und Rathhäuser den Beweis, daß sich unser heimisches deutsches Holz, Eiche und Kiefer 2, 3, 5, 600 Jahre hält, aber von Pitch Pine weiß Niemand, ob es 10 Jahre dauert oder nicht, ob es namentlich wegen seines Harzreichthums bei allen Trockenbauten nicht die gefährliche Eigenschaft hat, daß kein Firniß diesen Harzreichthum abhält, unter der Sonne, in der Wärme auszuschwitzen und daß auf diese Weise der Schutz illusorisch wird, den der Firniß bilden soll.

Viele Sachen sind sehr leicht einem einzureden. Jemand, der eine große Menge Pitch Pine gekauft hat, weiß einen Baubeamten zu finden, welcher sagt, dies ist das Beste, und der Baubeamte weiß einen Verwaltungsbeamten zu finden, der auf sein Urtheil hört, und die Behörde stellt, ohne geprüft zu haben, ein Attest aus, Pitch Pine sei besser. Und dies ist bei dem geringen Verbrauch der Behörden noch lange nicht so übel in der Wirkung, als das hierdurch gelieferte böse Beispiel. Alle Unternehmer glauben alsdann, das fremde Holz sei in der That feiner und besser.

Von den eingeführten Holzquantitäten verbleibt sicher der größte Theil in Deutschland; sie gehen durch den Thorner Grenzpaß nach dem Bromberger Kanal hinauf und gelangen durch den Genthiner Kanal bis nach Magdeburg; dort ist ein Hauptemporium, gegen welches z. B. die Harzhölzer nicht mehr aufkommen können, namentlich weil auch dort die Behörden Zeugnisse ausstellen, daß das ausländische, böhmische Holz besser sei, was eine baare Unwahrheit ist, denn das böhmische wächst auch auf besserem Boden wie die märkische Kiefer. Jedermann weiß, daß es kein besseres und zäheres Bauholz giebt, als die Kiefer aus dem Oder- und Elbegebiet, dagegen kommt keine andere Fichte und keine Tanne auf.

Die Hauptmasse des eingeführten Holzes bleibt also im Lande und drückt entweder den Absatz Nord- und Süddeutschlands nach Frankreich und Belgien, oder den Absatz im Inlande; die Waldverwüstung, die dar-

aus schließlich bei uns entstehen muß, wenn der Wald keinen Ertrag mehr giebt, hat Graf von Frankenberg schon nachgewiesen. Der Waldbesitzer wird, wenn kein Wandel eintritt, sein Holz zwar noch verkaufen, er wird aber keine Schonung mehr anlegen, weil er sich sagt, dies ist keine rentable Anlage mehr; der Wald wird einen Umtrieb noch haben, und wenn der zu Ende ist, wird er eine Wüste und Sandfläche sein, die dem Lande schadet, anstatt ein Vortheil für dasselbe zu sein. Ich glaube, ein Forstbesitzer, welcher genau rechnen wollte, wird überhaupt keinen Wald mehr anlegen, wenn er kein besonderes pretium affectionis dafür hat; es giebt ja Gott sei Dank noch solche Holznarren in Deutschland, und zu denen gehöre ich selbst, die Freude haben am Wachsthum des Waldes, ohne sich die Kosten Zins auf Zins zu berechnen, aber wenn es nicht mehr lohnt, Holz zu ziehen, so wird und muß der Wald verfallen; man kann den Wiederaufbau des abgeholzten Waldes nicht erzwingen.

In Bezug auf die Zollabfertigung sagte der Abgeordnete Schlutow, daß die „Register" schwer verwendbar wären. Bei unserer ganzen Zoll- und Steuerverwaltung besteht bisher allerdings seit Jahrhunderten die Voraussetzung, daß jeder, mit welchem der Fiskus zu thun hat, ein Dieb ist, bis er das Gegentheil beweist; auf die Existenz ehrlicher Leute rechnet die Zollgesetzgebung überhaupt nicht. Ich halte diese Voraussetzung für nicht zutreffend; wenn man falsche Konossements und Register als Betrug unter Strafe stellt, sobald sich dies beim Ausladen ausweist, so glaube ich, kann man das Hauptgewicht auf die Register legen, welche jeden Transport begleiten müssen, die Stücke müssen da numerirt sein, und der Kaufmann weiß genau, wie viel abgefertigt sind. Daß ist so außerordentlich schwierig nicht, und es ist doch in früheren Zeiten der Zoll erhoben worden, ohne den Handel erheblich belästigt zu haben. In Bezug auf die Behauptung von der Benutzung des Augenblicks, die an der Zollstätte so wichtig wäre, daß man nicht schnell genug mit der Abfertigung vorgehen könnte, weil inzwischen Hochwasser kommen oder das Wasser sich verlaufen könnte, bemerke ich: ehe das Wasser der Weichsel bei Thorn abläuft, können die Geschäftsleute vollkommen alles Holz der Welt verzollt haben. Es sind das doch keine Bäche und Kanäle, wie diejenigen im oberen Flußgebiet in Rußland; dort mag Wassersnoth oder Hochwasser aufhalten und unangenehm berühren. Aber sind die Hölzer einmal bei Schmaleninken oder Fordon angekommen, an den großen Zollpässen der Memel und der Weichsel oder auch nur an der Warthe, dann will ich zwar nicht sagen, daß die Sache Zeit hätte, im Gegentheil, ich glaube, der Handel muß schnell gefördert werden; es werden sich aber Mittel finden lassen, den Holzzoll schnell zu erheben. Wenn der Transit also künftig auch größere Schwierigkeiten hat, — über zwei pCt. des Geschäfts können sich dieselben nicht belaufen — so werden die Kauf-

leute doch vorziehen, den Zoll zu bezahlen; alsdann sind sie aller Plackereien überhoben und können mit dem Holz manipuliren, wie sie wollen. Und sie sollten doch auch vom Holz dem Kaiser geben, was des Kaisers ist, und einen kleinen Zoll für ihn übrig haben!"*)

29. Mai 1879. Antritt eines Urlaubs zur Reise nach Varzin.**)

6. Juni 1879, Varzin. Schreiben an den Reichstag wegen Vorlage des am 24. Januar 1879 abgeschlossenen Freundschaftsvertrags mit den Samoa-Inseln, RGBl. 1881 S. 29.***)

9. Juni 1879. Rückkehr nach Berlin.†)

*) Annahme der Holzzölle in der Reichstagssitzung vom 11. Juli 1879.

**) Die Reise wurde von den Gegnern der Tarifreform sofort zu fruktifiziren gesucht. Man sprach von Verstimmung, von Erkaltung seines Eifers für die Wirthschaftspolitik u. s. w., während der Reichskanzler sich nur die Freiheit sichern wollte, an den Reichstags-Verhandlungen der nächsten Wochen Theil zu nehmen oder nicht. Vor der Abreise hatte derselbe dem Präsidenten der Tarifkommission, Frhrn. von Frankenstein gegenüber seine Mißbilligung darüber ausgesprochen, daß die Berathungen nicht von der Stelle rücken wollten.

***) In einem „Der Schutz der deutschen Handelsunternehmungen in der Südsee" überschriebenen Artikel bemerkte die Provinzial-Correspondenz vom 18. Juni 1879: „Der schnelle und unvergleichliche Aufschwung des deutschen Handels gerade in der Südsee erklärt sich zumeist dadurch, daß derselbe sich dort auf einem neutralen, d. h. außerhalb der Machtsphäre anderer Seestaaten liegenden Gebiete frei entfalten konnte. Sollte die von dem Reich bisher befolgte, der Erwerbung eigener Kolonien abgewandte Politik nicht verlassen werden, so war es um so nothwendiger, diesem Gebiete seine Neutralität möglichst zu erhalten und innerhalb desselben rechtzeitig den Grundsatz der vollen Gleichberechtigung Deutschlands mit anderen Nationen zur allseitigen Anerkennung zu bringen." Bedeutsam ist hier die auf den Erwerb von Kolonien bezügliche Fassung. Als ersten Schritt zu einer Kolonialpolitik wird man hiernach den Samoa-Vertrag nicht betrachten dürfen. Im Gegensatz hierzu betonte Dr. Friedrich Fabri in seiner Schrift: Bedarf Deutschland der Kolonien? (Gotha 1879) das Bedürfniß einer deutschen Kolonialpolitik im Interesse der wirthschaftlichen und nationalen Entwickelung des Deutschen Reichs. Im Verlaufe der Darstellung wies Fabri nicht ohne Bedauern auf die durchaus ablehnende Haltung hin, welche die deutsche Regierung der Kolonialfrage gegenüber bisher einnahm. Vgl. S. 53: „Noch vor wenigen Wochen brachte der deutsche Reichsanzeiger eine kategorische Erklärung, daß man nicht daran denke, die Samoa-Inseln in Folge der dort entstandenen Schwierigkeiten zu occupiren, daß überhaupt die Reichsregierung keinerlei kolonialen Erwerb beabsichtige", und S. 54: „daß in den Bureaux des Reichskanzler- und des Auswärtigen Amts die Parole bis heute besteht, jede Absicht der Reichsregierung auf koloniale Erwerbungen bestimmt zu verneinen, ist freilich zweifellos."

†) Mit der Ankunft in Berlin begannen alsbald wieder die Verhandlungen Bismarcks mit den Nationalliberalen (besonders v. Bennigsen) und mit Abgeordneten anderer Parteien über die Finanzzölle. Die Pourparlers fanden zum Theil bei Gelegenheit intimer Diners im Palais des Kanzlers statt, nach deren Aufhebung stundenlang über die schwebenden Fragen diskutirt wurde. — Auf eine aus dem 2. Meininger Wahlkreise durch Herrn v. Erffa an den Reichskanzler gerichtete Zustimmungsadresse erging folgende Antwort d. d. Berlin, den 17. Juni 1879: „Ew. Hochwohlgeboren bitte ich, den Unterzeichnern der an mich gerichteten Adresse aus dem 2. Meininger Reichstags-

19. Juni 1879. **Reichstagsrede, betr. die Abänderung der Münzverfassung und die Einstellung der Silberverkäufe.**

„Ich kann versichern, daß von keiner Seite, weder im Bundesrath, noch im preußischen Ministerium, ein Antrag auf eine Veränderung unserer Münzgesetzgebung gestellt worden und daß die Frage, ob einer zu stellen wäre, von keiner Seite auch nur zur Sprache gekommen ist. Die einzige thatsächliche Anknüpfung, der Kryſtallisationspunkt, an dem sich die ganze Legende gebildet hat, besteht in meinem an das Bankpräsidium gerichteten Ersuchen, mit den Silberverkäufen einstweilen aufzuhören,*) indem ich für die Fortsetzung, ja für die Vergrößerung der Verluste, welche wir bei dem fortwährenden Sinken des Silberpreises bis auf 47 (während 61 der normale Werth sein würde) erleiden, die persönliche Verantwortlichkeit nicht mehr tragen wollte. Ich hatte dabei im Sinne, in der nächsten Session dem Reichstag die Thatsachen offen vor Augen zu legen, um zu gewärtigen, ob die Legislative beabsichtigt, dem Leiter der Exekutive andere Aufträge zu geben als bisher, oder ob sie die Fortdauer der Sistirung sanktionirt."**)

Anfangs Juli 1879. Vertrauliche Bemerkungen gegenüber dem Kongreßpräsidenten Wm. D. Kelley von Pennsylvanien, betr. Deutschlands Schutzzollpolitik. Die Agrar-Verhältnisse in Rußland und Ungarn. Urtheil über die Manchester-Männer. Anforderungen an die Zollpolitik. Prosperiren Amerikas unter seinem Zollsystem. Deutschlands Münzpolitik.

Wahlkreise meinen verbindlichsten Dank zu übermitteln. Ich habe mich gefreut, aus dortiger Gegend eine so vielfache Anerkennung der beantragten Reformen zu hören. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß Sie dieselben auch im weiteren Verlaufe kräftig unterstützen und dadurch den mit so verschiedenen Mitteln betriebenen Widerstand überwinden helfen werden. v. Bismarck." — Ein zweites Dankschreiben des Reichskanzlers, welches an den Freiherrn Richard v. Swaine in Neuhaus gerichtet war und sich auf eine von 2166 Unterschriften unterstützte Zustimmungsadresse aus demselben Wahlkreise bezog, lautet: „Berlin, den 17. Juni 1879. Ew. Hochwohlgeboren danke ich verbindlich für das gefällige Schreiben vom 29. v. M., mit welchem Sie die Güte hatten, mir die Zustimmungsadressen aus dem 2. Meininger Wahlkreise zu übersenden. Die große Zahl der Unterzeichner hat mich mit lebhafter Genugthuung erfüllt, wenn auch der Wahlkreis im Reichstage bisher in entgegengesetzter Richtung vertreten wird. v. Bismarck." (Den Wahlkreis vertrat der Abg. Lasker.)

*) Vgl. S. 211.

**) Bis zum Schlusse unserer Periode folgte in der Münzpolitik Bismarcks kein Wandel; auch ein von den Steuer- und Wirthschaftsreformern gestellter Antrag auf Einführung der Doppelwährung gab dem Kanzler keinen Anlaß, von den Grundlagen der Münzgesetzgebung von 1871 und von 1873 abzuweichen. Eine solche Abweichung lag auch nicht in dem von ihm unterm 15. April 1880 dem Reichstag unterbreiteten Antrage, das Maximum der ausgeprägten Silbermünzen von 10 auf 12 Mark der Bevölkerung zu erhöhen. Dieser Gesetzesvorschlag blieb übrigens im Reichstag unerledigt.

Eine internationale Münzeinigung. Inzirkulationssetzung der deutschen Silbermünzen.

— — „Sie nehmen sicherlich Interesse an dem Vorgehen Deutschlands in der Zollangelegenheit? Wir können (fuhr Bismarck fort) ebensogut wie unsere Nachbarn das erzeugen, was wir gebrauchen, jedoch nicht so billig wie sie, besonders da Ungarn und Rußland fast ohne Kosten Vieh züchten und Getreide ernten können; um unsere Landbesitzer wenigstens theilweise für die sie drückenden Steuern zu entschädigen, ist es billig, daß Diejenigen, welche mit ihnen auf unserem Markte konkurriren, für dieses Recht etwas zahlen." Bismarck erzählte alsdann, welch' weite Strecken in jenen Ländern von Leuten bebaut werden, welche weder Eigenthümer noch Pächter des betreffenden Bodens sind und daher, wie er sagte, weder Steuern zu zahlen noch für Zinsen zu sorgen haben. „Ihre Viehheerden streifen auf diesen freien Gebieten, und in der passenden Jahreszeit holen sie Pferd und Pflug heran, um die außer dem Bereich der Weideplätze liegenden Ländereien zur Aufnahme der Saat vorzubereiten. Diese Dienstleistungen werden mit Vieh bezahlt und wenn das Getreide reif ist, kommen dieselben Pferde zum Mähen und Dreschen und ihre Eigenthümer erhalten einen Prozentsatz von der Ernte. Das Säen und Ernten von 200 Kilo Weizen kostet auf diese Weise nicht so viel, wie der deutsche Farmer für das Land, welches dieselbe Menge Getreide liefert, Steuern zu zahlen hat, und die Erfahrung einiger Jahre hat uns gelehrt, daß Deutschland unbedingt der Schutzzölle bedarf, um es vor einer derartigen ungleichen Konkurrenz zu sichern.

Diejenigen, welche die Lehren der britischen Schule als unanfechtbar hinstellen, sind Doktrinäre und Stubengelehrte, Doktoren, Geistliche und Advokaten, von denen jedoch wenige etwas von den Details der Staatsgeschäfte verstehen; sie sind meistens auf jener Seite und werden von Denen geleitet, welche nichts weiter von der Sache wissen, als was sie aus Büchern gelernt haben, in welchen unbrauchbarer Unsinn in plausible Form gebracht ist. Ich habe viel Aerger von Dummköpfen gehabt, welche auf zwecklose Fragen unmögliche Antworten verlangten und, wie das französische Sprichwort sagt: Um zwei Uhr den Mittag suchen.

Jede Regierung muß das Wohlergehen ihres eigenen Volkes im Auge haben. Sie haben dies durch Ihren Tarif gethan und Ihr nationaler Fortschritt ist ohne Gleichen. Sie können mit Ihren Fabrikaten an vielen Märkten mit England konkurriren und vermöge Ihrer genialen Maschinen-Industrie und des billigen Transports Nahrungsmittel nach Deutschland senden."

Auf den Einwurf Kelleys, Deutschland habe durch Aufhebung der Silberwährung Amerikas Fortschritt gehemmt, durch Einschränkung des dortigen Geschäfts bankerotte Kaufleute und arbeitslose Handwerker zum Betrieb des Ackerbaus gezwungen und so die Konkurrenz vermehrt, mit welcher es zu kämpfen habe, erwiderte Bismarck: „Ja, in dieser Beziehung sind wir zu schnell und zu weit gegangen.*) Wir haben nicht weise gehandelt. Da jeder Staat sein eigenes Münzsystem hatte, so fand das Reich viele

*) Man hat dem Leser auch diesen Abschnitt des Gesprächs nicht vorenthalten wollen, wenn es gleich fraglich ist, ob Kelley Bismarck in allen Punkten recht verstanden hat. Es scheint dies aus inneren und äußeren Gründen zweifelhaft. Anscheinend sprach Bismarck noch unter dem Einflusse einer gewissen Verstimmung über die jüngst vom Zaun gebrochene Münzdebatte. Auf alle Fälle hat derselbe später sein Urtheil über die Frage modifizirt, denn die Silberverkäufe sind, wenn auch erst nach Jahren, wieder aufgenommen und dadurch Delbrücks Politik in diesem Punkte wieder zu Ehren gebracht worden.

Münzen innerhalb seiner Grenzen und mußte sie vereinigen. Es befand sich auch in der Lage, Gold verwenden zu können und es schien klug gehandelt, es auch zu thun. Einer kann nicht jede Spezialität kennen und man muß Diejenigen suchen, welche sie beherrschen. Ich hatte das Finanzwesen nicht zu meinem Studium gemacht und hatte mit der Ausführung der nöthig gewordenen Veränderungen Jemand zu betrauen. Herr Delbrück hatte großen Ruf als Finanzmann im Auslande wie im Inlande, und ihm wurde die Angelegenheit übertragen.

Ich mußte später andere Rathgeber fragen und diesen Gegenstand zu einer Spezialität machen. Es ist klar, daß wir das Silber garnicht abzuschaffen brauchten, wir hätten es durch die Goldmünze ergänzen sollen. Die Verkäufe von Silber haben den Preis dieses Metalls sehr reduzirt und dem Reich eine ungeheure Summe gekostet; sie können nicht ohne enorme Verluste fortgesetzt werden, wie v. Dechend, der Präsident der Reichsbank, nachgewiesen hat. Ich habe daher weitere Verkäufe sistirt."

Auf die Bemerkung von Kelley, seine Regierung beabsichtige, Deutschland, Frankreich, England und andere Nationen zu einer Konvention einzuladen, um den relativen Werth des Goldes und Silbers zu bestimmen und die allgemeine Anerkennung des Silbers als Münze zu veranlassen, antwortete Bismarck: „Dieser Vorschlag müßte unverzüglich in Erwägung gezogen werden. Seine Annahme würde sofort geschehen." *)

Im Laufe der Besprechung warf Bismarck noch die Frage auf, was der amerikanische Staatsmann zu thun beabsichtige, wenn die zu einem Kongresse versammelten Regierungen dem Antrage nicht zustimmen würden, und ob alsdann eventuell Amerika allein die volle und unbedingte Wiedereinsetzung der Silberwährung werde durchführen können. „Werden nicht alle Schuldner in dem Metall bezahlen, welches den geringsten Werth hat? Welche Wirkung wird es auf den Handel Pennsylvaniens haben, wenn Sie allein das Experiment machen? Ihr Land hat allerdings große geographische Vortheile. Der Besitz der Küsten des stillen Oceans macht Sie zu Nachbarn der asiatischen Völker, die südamerikanischen Staaten stehen Ihnen auf beiden Oceanen offen. In dieser Sache dürfen Sie jedoch nicht allein handeln, Andere müssen mit Ihnen gemeinschaftlich wirken. Ich habe Ihnen gesagt, daß von unserem Silber zunächst nichts mehr verkauft werden wird. Das Volk gebraucht die Münzen im geschäftlichen Verkehr, dieselben werden daher wieder in Zirkulation gesetzt werden. Es ist bereits angeordnet." **)

6. Juli 1879. Bismarck präsidirt einer dreistündigen Sitzung des Bundesraths behufs Stellungnahme zu den Beschlüssen des Reichstags in Bezug auf das Zolltarifgesetz. ***)

---

*) Bekanntlich nahm Deutschland an der im Jahre 1881 in Paris tagenden internationalen Münzkonferenz Theil.

**) Später präzisirte Kelley den Inhalt der Unterredung mit Bismarck dahin, daß dieser ihm gegenüber niemals erklärt habe, er würde unter den gegenwärtigen Umständen die Doppelwährung wieder einführen. „Was er sagte, war im Wesentlichen Folgendes: Daß es ein Irrthum auf Seiten Deutschlands gewesen, zu der im Jahre 1878 abgehaltenen internationalen Konferenz auf unsere Einladung hin keine Delegirte entsandt zu haben; daß Deutschland Delegirte zu einer künftigen Konferenz entsenden würde, im Falle wir eine solche, nachdem der Kongreß die Regierung dazu aufgefordert habe, einberufen sollten, und daß mittlerweile das angekaufte und angesammelte Silber unverzüglich in Umlauf gesetzt werden solle."

***) Der Reichskanzler beschränkte seine Opposition auf folgende Punkte. Zunächst erhob er dagegen Widerspruch, daß die für Transitlager für Getreide und Holz zu gewährenden Erleichterungen generell zu gewähren seien; die Zulassung derselben sei viel-

8. Juli 1879. **Reichstagsrede, betr. die Mühlengeschäfte und die Transitlager für Getreide.**

„Der Kommissionsantrag, um den es sich handelt,*) deckt mehrere an sich nicht gleichbedeutende Gegenstände, die für die Bestrebungen, welche die Regierung und mit ihr ein großer Theil des Reichstags verfolgen, nicht gleichbedeutend in ihrer Rückwirkung sind. Es handelt sich um die Mühlengeschäfte einerseits und um die Transitlager andererseits. Der Abgeordnete Frhr. von Heereman hat mit Recht bemerkt, daß die Mühlengeschäfte unter diesen beiden die günstigere Bedeutung für das innere wirthschaftliche Leben haben, einmal wegen der Fabrikthätigkeit, die sie entwickeln, und dann wegen der gewinnreichen Beschäftigung, die sie in weit größerm Maße inländischen Arbeitern verschaffen; außerdem läßt das Mühlengeschäft der Landwirthschaft ein Produkt zurück, welches in die Kategorie derer zu rechnen sein möchte, die wir überhaupt zollfrei eingelassen haben, Futter, und

mehr in das Belieben des Bundesraths zu stellen. Ferner plädirte er für eine anderweitige Fassung des sogenannten Retorsionsparagraphen, welcher nach den Beschlüssen der Tarifkommission dahin lauten sollte, daß die Zölle eventuell nur um 50 pCt. erhöht werden dürfen und zwar unter Genehmigung des Reichstags. Endlich hob Bismarck bei Berathung des §. 6 des Tarifgesetzes (Antrag Franckenstein) hervor, wie er die Opposition gegen diesen Antrag, der mit Beibehaltung der Matrikularumlagen dem Reichstag das volle Einnahmebewilligungsrecht belasse, sich nicht erklären könne. Der Antrag beabsichtige auch nicht im Geringsten eine Durchlöcherung der Reichsverfassung. Der Bundesrath schloß sich diesen Ausführungen des Kanzlers an und stimmte dem Antrag zu.

*) Derselbe lautete: 1. Für die in Nr. 9a—f des Tarifs (Getreide ꝛc.) aufgeführten Waaren werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß, in welchen die Behandlung und Umpackung der gelagerten Waare uneingeschränkt und ohne Anmeldung und die Mischung derselben mit inländischer Waare zulässig ist, mit der Maßgabe bewilligt, daß bei der Ausfuhr dieser gemischten Waare der in der Mischung enthaltene Prozentsatz von ausländlicher Waare als die zollfreie Menge der Durchfuhr anzusehen ist. 2. Eine gleiche Erleichterung wird für die Mühlenfabrikate (Nr. 25 q 1 und 2 des Tarifs) dahin gewährt, daß bei der Ausfuhr der Eingangszoll für das ausländische Getreide nach dem Prozentsatz des zur Herstellung des Fabrikats zur Verwendung gelangten ausländischen Getreides nachgelassen wird, und zwar unter der Annahme, daß 75 Gewichtstheile an Mehl 100 Gewichtstheilen an Getreide entsprechend gelten. 3. Die näheren Anordnungen (§§. 108 und 109, §§. 115 und 118 des Gesetzes vom 1. Juli 1869), insbesondere auch über die an die Lagerinhaber zu stellenden Anforderungen trifft der Bundesrath. 4. Für das in Nr. 13c des Tarifs aufgeführte Holz werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß bewilligt. Dabei kann von der Umschließung der zur Lagerung bestimmten Räume abgesehen werden, auch ist es gestattet, unter den erforderlichen Kontrolmaßregeln die unter Nr. 13c 1 fallenden Hölzer zeitweise aus dem Lager zu entnehmen und nachdem sie einer Behandlung unterlegen haben, durch welche sie unter Nr. c 2 fallen, in das Lager zurückzuführen. Die näheren Anordnungen erläßt der Bundesrath. Für Bau- und Nutzholz, welches auf Flößen eingeht und auf Begleitschein I weitergesendet werden soll, kann der Bundesrath eine Erleichterung in den allgemein vorgeschriebenen Abfertigungsformen anordnen.

dadurch indirekt Düngematerial, ich meine die Kleie und das Futtermehl. Wenn die Mühlenbesitzer den Vortheil haben, diese Rückstände ausländischen Korns unverzollt einzubringen, so kann man ihnen das gönnen, auch wenn, was ich nicht befürworte, der Kommissionssatz mit dem Prozentsatze von 75 Gewichtstheilen an Mehl bei 100 Gewichtstheilen an Getreide durchginge.

Den verbündeten Regierungen liegt es außerordentlich fern, irgend welche blühende Geschäftsthätigkeit im Lande durch einen Eingriff mit rauher Hand plötzlich zu stören, die Besitzverhältnisse innerhalb der geschäftlichen Betriebsamkeit zu alteriren oder umzustürzen; wir wissen, welche bedeutenden Werthe, welche große Thätigkeit in dem Transithandel mit Getreide stecken, und man würde aufhören, im deutschen Sinne eine Regierung zu sein, wenn man solche Realitäten ignoriren und lediglich der Konsequenz eines gesetzgeberischen Gedankens zu Liebe plötzlich zerstören würde. Gerade aber, weil eine Zerstörung des Transithandels den Regierungen fern liegt, so hatten sie gewünscht, zu einer Unterscheidung berechtigt zu sein in der Behandlung derjenigen Lager, welche dem Transit ausschließlich dienen sollen, und derjenigen, welche sich die Konkurrenz mit der landwirthschaftlichen Thätigkeit des Inlandes vorbehalten. Dieser Unterschied wird namentlich durch die Anträge der Landwirthe in Bayern beleuchtet, die sich gegen die dortigen, in München und Lindau, vielleicht auch anderweit vorhandenen großen Handelslager für den Transit- und den inländischen Handel richten. Ganz ohne steuerliche Aufsicht werden solche Lager nicht bleiben können. Wenn es möglich wäre, daß man sich in Bezug auf die Steuererhebung ausschließlich auf die kaufmännische Buchführung verlassen könnte, wie einfach könnten wir dann unsere ganze Steuerbeaufsichtigung einrichten; wir brauchten blos die kaufmännischen Bücher nachzuschlagen über alles, was importirt worden ist, und brauchten nicht die Kisten zu öffnen, nachzusehen und zu registriren. Wenn das bisher bei der großen Ersparniß, die darin liegen würde, niemals angängig gefunden worden ist, so wird auch hier die kaufmännische Buchführung nicht die alleinige Kontrole sein können, und zwar um so weniger, als ganz ohne Zuthun, ohne irgend welchen Irrthum in der Buchführung, ohne Zuthun der manipulirenden Diener auf einem Speicher, durch die Natur der Dinge Veränderungen in dem Gewichte des Getreides vorkommen; namentlich das russische Getreide, insoweit es nicht durch den Prozeß der Darre in der Scheune gegangen ist, muß nothwendig eine Gewichtsverminderung im Vergleich mit dem Augenblick erleiden, wo es die Grenze überschritten hat. Es ist dann in einem mehr oder weniger feuchten Zustand, nicht selten angekeimt, und die Manipulation des Ausbreitens bezweckt, die wässerigen Theile verdunsten zu lassen und die Keime abzustoßen. Diese Operation kann aber, wie einleuchtet, nicht ohne eine erhebliche Gewichtsveränderung vor sich gehen. Wenn man einen

Scheffel Getreide in feuchtem und später in trockenem Zustande wiegt, so muß er nothwendig einige Pfund verloren haben; das Gewicht des eingeführten und ausgeführten Getreides deckt sich also nicht nothwendig; es können auch andere Verhältnisse hinzutreten. Eine gewisse staatliche Kontrole wird, wie das auch der Kommissionsantrag in seiner Nr. 3 anerkennt, stets unausbleiblich sein.

Nun war es gerade die Absicht der verbündeten Regierungen, den Transit günstiger zu stellen als den im Inlande konkurrirenden Handel, und die Transitlager für Getreide mit derselben wohlwollenden Rücksichtnahme auf das Bestehende zu behandeln, welche dieselben allen anderen Transitlagern bisher angedeihen ließen. Dies wird erleichtert, wenn beide Kategorien geschieden werden.

Diejenigen Lager, welche auf einen Verkauf nach dem Inlande hinein nicht verzichten wollen, bedürfen schon wegen der größeren Komplikation ihrer Arbeiten und Manipulationen und wegen des stärkeren, nach mehreren Seiten hinausgehenden Wechsels ihres Bestandes einer genaueren Kontrole als diejenigen, die sich auf reinen Transit beschränken. Lediglich um den bestehenden Transit nicht zu stören, haben die Regierungen den Gedanken gehabt, der im Amendement des Abgeordneten von Varnbüler*) seinen

*) Frhr. von Varnbüler hatte beantragt, den §. 6 des Gesetzes wie folgt zu fassen: 1. Für die in Nr. 9 des Tarifs (Getreide ꝛc.) aufgeführten Waaren, wenn sie ausschließlich zum Absatze ins Zollausland bestimmt sind, werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß, in welchen die Behandlung und Umpackung der gelagerten Waare uneingeschränkt und ohne Anmeldung und die Mischung derselben mit inländischer Waare zulässig ist, mit der Maßgabe bewilligt, daß bei der Ausfuhr dieser gemischten Waare der in der Mischung enthaltene Prozentsatz von ausländischer Waare als die zollfreie Menge der Durchfuhr anzusehen ist. Für Waaren der bezeichneten Art, welche zum Absatz entweder in das Zollausland oder in das Zollinland bestimmt sind, können solche Transitlager bewilligt werden. 2. Ebenso werden bezw. können für das in Nr. 13c des Tarifs aufgeführte Holz Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß bewilligt werden. Dabei kann von der Umschließung der zur Lagerung bestimmten Räume abgesehen werden, auch werden oder können die unter Nr. 13c 1 fallenden Hölzer zeitweise aus dem Lager entnommen und nachdem sie einer Behandlung unterlegen haben, durch welche sie unter Nr. c 2 fallen, in das Lager zurückgeführt werden. Für Bau- und Nutzholz, welches auf Flößen eingeht und auf Begleitschein I. weitergesendet wird, kann der Bundesrath eine Erleichterung in den allgemein vorgeschriebenen Abfertigungsformen anordnen. 3. Nr. 2 des §. 6 als Nr. 3 so zu fassen: Für Mühlenfabrikate (Nr. 25q 2 des Tarifs) werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß dahin gewährt, daß bei der Ausfuhr der Eingangszoll für das ausländische Getreide nach dem Prozentsatz des zur Herstellung des Fabrikats zur Verwendung gelangten ausländischen Getreides nachgelassen wird. Dabei soll für die bescheinigte Ausfuhr an Mehl eine dem Ausbeuteverhältniß entsprechende Gewichtsmenge an ausländischem Getreide zollfrei gelassen werden. Ueber das hierbei in Rechnung zu stellende Ausbeuteverhältniß trifft der Bundesrath Bestimmung. 4. Nr. 3 als Nr. 4 der Kommissionsbeschlüsse wie folgt

Ausdruck gefunden hat. Wird dieser Gedanke verworfen, so müssen sämmtliche Transitlager dergleichen Behandlung unterworfen werden.

Wenn es möglich wäre, die Einrichtung auf die Ostseehäfen zu beschränken, dann läge die Sache anders. Dort ist ein schmaler Strich, bei dem wenig inländische Produktion in Konkurrenz mit ausländischem durchgehendem Gut tritt; aber der Transit nach dem Westen durch die größere Breite Deutschlands hin ist zum größten Theil mehr auf Konkurrenz mit dem inländischen Getreidebau, mit der inländischen Landwirthschaft berechnet als lediglich zur Durchfuhr nach den westlichen Ländern bestimmt, obschon er auch da nicht ganz so unschädlich für unsere eigene landwirthschaftliche Produktion wirkt, wie man annehmen will. Denn während früher Deutschland einen erheblichen Getreideabsatz nach Frankreich, Belgien, Holland besaß, ist es jetzt in der Hauptsache nur noch der Spediteur des ungarischen und russischen Absatzes nach jenen Gegenden hin, und an dieser Spedition und dem daran gewonnenen Verdienst haben eben die mit der Landwirthschaft beschäftigten Angehörigen des Deutschen Reichs keinen Antheil. *)

9. Juli 1879. **Reichstagsrede, betr. die Ueberweisung eines gewissen Betrags aus den Zoll- und Tabak-Einnahmen an die Einzelstaaten (Klausel Franckenstein).** **)

„Wie ich höre***) hat der Abgeordnete von Bennigsen darauf aufmerksam gemacht, daß ich in einer früheren Rede die Matrikularumlagen als nachtheilig bekämpft habe. Lieber wäre mir die ganze Sache allerdings ohne Matrikularumlagen, aber ich habe doch eben nicht die Wahl, die Dinge

---

zu fassen: Die näheren Anordnungen (§§. 108 und 109, §§. 115 und 118 des Gesetzes vom 1. Juli 1869), insbesondere auch über die an die Lagerinhaber zu stellenden Anforderungen trifft der Bundesrath.

*) Der Reichstag trat der Auffassung des Reichskanzlers bei, indem er mit einer Mehrheit von 167 gegen 154 Stimmen den Antrag Varnbüler annahm. — Man vgl. den Artikel „Die Verhandlungen über die Zoll- und Finanzfragen" in der Prov.-Corresp. vom 2. Juli 1879.

) Ueber die Verwendung der durch den neuen Zolltarif bewilligten Zölle hatte die Tarif-Kommission auf Antrag des Freiherrn zu Franckenstein in das Tarifgesetz folgenden §. 7 eingefügt: „Derjenige Ertrag der Zölle und der Tabacksteuer, welcher die Summe von 130000000 Mark in einem Jahre übersteigt, ist den einzelnen Bundesstaaten nach Maßgabe der Bevölkerung, mit welcher sie zu den Matrikularbeiträgen herangezogen werden, zu überweisen. Diese Ueberweisung erfolgt vorbehaltlich der definitiven Abrechnung zwischen der Reichskasse und den Einzelstaaten auf Grund der im Artikel 39 der Reichsverfassung erwähnten Quartalsextrakte und beziehungsweise Jahresabschlüsse." Ein gedrängtes Resumee der Reichstagsverhandlungen über den Antrag Franckenstein enthält die Prov.-Correspondenz vom 16. Juli 1879. Vgl. auch oben S. 261 Note *).

***) Zu Eingang der Rede rekapitulirte Bismarck seine nunmehr bereits achtzehnjährigen Bestrebungen in Bezug auf eine Reichssteuerreform.

so zu machen, wie ich sie mir an die Wand malen kann. Wenn ich von der liberalen Seite ohne Unterstützung, ohne Anhalt, ohne bestimmte annehmbare Vorschläge bleibe, so muß ich den von anderer Seite kommenden Vorschlag prüfen: was giebt er denn? Nun, er giebt mir in dem Sinne, wie ich die Matrikularumlagen bekämpft habe, die volle Abstellung derselben und der Uebelstände, die ich gerügt habe. Ich habe gesagt, bisher sei das Reich ein lästiger Kostgänger bei den einzelnen Staaten, ein mahnender Gläubiger, während es der freigebige Versorger der einzelnen Staaten sein müßte bei richtiger Benutzung der Quellen, zu welchen der Schlüssel durch die Verfassung in die Hände des Reichs gelegt, bisher aber nicht benutzt worden ist. Dieser „freigebige Versorger" wird das Reich aber durch die Annahme des Franckensteinschen Antrags, der sich von dem früher in der Kommission vorgelegten Bennigsenschen bezüglich der Versorgung der Staaten nur dadurch unterscheidet, daß man den einzelnen Staaten ein höheres Maß der Autonomie in der Verwendung dessen, was ihnen zugestanden wird, beläßt. Wenn das Reich den Einzelstaaten nach seinem Ermessen die Ueberschüsse zu überweisen hätte, so dürfte sich sehr leicht ein System entwickeln, nach welchem alle Budgets, das preußische so gut wie das württembergische, hier vor das Forum der Reichstags-Finanzkommission gezogen werden, und das wäre ein Unitarismus, den ich für schädlich und verwirrend halte, und welchen sich die einzelnen deutschen Stämme mit ihrem Selbständigkeitsgefühl schwerlich gefallen lassen würden. Das wird vermieden, wenn die Ueberweisung von Rechtswegen im Gesetz steht, nicht in der Verfassung, sondern im Gesetz, welches dem Reich eine ständige Ausgabe zur Versorgung der einzelnen Staaten auferlegt. Das Reich ist nicht mehr ein lästiger Kostgänger, sondern ein Kostgänger, der ein gutes Kostgeld bezahlt und darüber hinaus sich freigebig erweist, es ist ein Kostgänger wie ein König, der bei einem Privatmann wohnt, und das Reich steht in voller Berechtigung seiner Finanzhoheit da, wenn es sich der Pflicht unterzieht, durch Flüssigmachung der Quellen, die unter seinem Verschluß liegen, der Finanznoth der einzelnen Staaten aufzuhelfen, ohne die Grenzen seines Ressorts zu überschreiten und ohne sich in das Verwaltungswesen der einzelnen Staaten zu mischen. Das bisherige Matrikularsystem hatte das Ergebniß, daß das Reich die Einzelstaaten durch Versagung der Zuflüsse, die aus den indirekten Steuerquellen kommen könnten, aushungerte, und dabei doch in jedem Jahr als mahnender Gläubiger die Matrikularumlagen verlangte; — durch die heut in Aussicht genommene Reichshülfe aber schwindet die Finanznoth der Staaten und des Reichs, welche die einleitende Motivirung meines ganzen Vorgehens in dieser Frage gebildet hat. Und wenn auch alle Reformen an den direkten Steuern und die Sublevation der nothleidenden Gemeinden nicht sofort ausgeführt werden können, so wird

doch ein erheblicher Theil des Reformwerks in Angriff genommen werden sobald die Ertragslosigkeit der Tabacksteuer, die an dem Mangel der Nachsteuer liegt, überwunden sein wird.

Die Ungleichheit der Belastung durch die Matrikularumlagen, die ich ehedem auch gerügt habe, schwindet gleichfalls, wenn die Vertheilung nach demselben ungleichen Maßstabe stattfindet wie die Einzahlungen." *)

Gesetz v. 15. Juli 1879, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets und den Ertrag der Zölle und der Tabacksteuer, R.G.Bl. S. 207.

1. August 1879, Kissingen. **Schreiben an den Oberbürgermeister Hache in Essen, betr. die Anerkennung der neuen Wirthschaftspolitik.** **)

„Die Anerkennung, welche meine Reformbestrebungen auf wirthschaftlichem Gebiete von einer für letzteres so bedeutsamen Gemeinde wie Essen erfährt, befestigt mich in der Ueberzeugung, daß die von mir vertretene Politik der verbündeten Regierungen in dem deutschen Bürgerstande auch der größeren Städte dieselbe Zustimmung, wie bei der Mehrzahl der Gesammtbevölkerung des Reichs findet. Ich hoffe zuversichtlich, daß die Gesetzgebung, welche sich den Schutz deutscher Arbeit und die Verminderung der direkten Steuern zur Aufgabe gestellt hat, in den weiteren parlamentarischen Kämpfen gegen die ohne Zweifel bevorstehenden Angriffe von Seiten der Mehrheit der Volksvertretung wirksam vertheidigt werden wird." ***)

*) Der Reichstag erklärte sich mit 211 gegen 122 Stimmen für den Franckensteinschen Antrag. In der Schlußabstimmung wurde der Zolltarif nebst dem Tarifgesetz mit einer Mehrheit von 217 gegen 117 Stimmen angenommen; außer den beiden konservativen Parteien und der Centrumspartei stimmten 16 bisherige Mitglieder der nationalliberalen Partei, sowie die elsaß-lothringischen Abgeordneten für das Gesetz, die Mehrzahl der Nationalliberalen, die Fortschrittspartei und die Sozialdemokraten gegen dasselbe. Nach Verkündung der Kaiserl. Botschaft wegen Schlusses des Reichstags bemerkte Bismarck am 12. Juli 1879: „Erlauben Sie mir, daß ich am Schlusse der Berathungen dem Dank der verbündeten Regierungen dafür Ausdruck gebe, daß Sie einem großen und wesentlichen Theil der von uns gebrachten Vorlagen Ihre Genehmigung ertheilt und zur Herbeiführung der Genehmigung die Diskussion bis hierher durchgeführt haben. Erlauben Sie mir daran die Hoffnung zu knüpfen, daß die Meinungsverschiedenheiten, welche in dieser Diskussion zu Tage getreten sind, keine dauernden sein werden, daß die Arbeiten der Zukunft, die uns im Beginn des nächsten Jahres bevorstehen, uns bereit finden werden, mit vereinten Kräften weiter zu arbeiten."

**) Die Stadtverordneten von Essen hatten einstimmig beschlossen: in erneuter Zustimmung zu der von dem Reichskanzler angebahnten Wirthschaftspolitik und in dankbarer Anerkennung der einsichtsvollen und rastlosen Thätigkeit, sowie der mannhaften Entschlossenheit, mit welcher derselbe die seinen Bestrebungen entgegengesetzten Schwierigkeiten zu einer glücklichen Lösung zu bringen gewußt hatte, Sr. Durchlaucht dem Kanzler des Deutschen Reichs Herrn Fürsten v. Bismarck in Gemäßheit des §. 6 der rheinischen Städteordnung vom 15. Mai 1856 das Ehrenbürgerrecht zu verleihen.

***) 4. August 1879. Der Reichskanzler regt mittelst Schreibens an die Bundes-

22. und 23. September 1879. Verhandlungen mit dem Grafen Andrassy in Wien über Handelserleichterungen zwischen den Nachbar-Monarchien.*)

regierungen eine reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens an. Abgedruckt findet sich dieses Aktenstück im Reichsanzeiger vom 9. Oktober 1879, Nr. 237 und in der Nordd. Allgem. Ztg. von 1879, Nr. 435. Für unsere Darstellung hätte dies Schreiben nur in dem Falle Werth, wenn dasselbe von Bismarck ergangen wäre. Anders liegt das Verhältniß, wenn dasselbe seinen Ursprung in dem vormaligen Reichskanzler-Amt gehabt hat. Dies letztere ist anzunehmen, da Bismarck am 4. August 1879 in Kissingen weilte und dort, nach Abschluß der langen Tarifkämpfe, nicht wohl die Muße gehabt hat, sofort der Regelung einer anderen, gleichfalls so bedeutsamen legislatorischen Arbeit näher zu treten. Nach Schultheß, Europäischer Geschichtskalender, stammt das Rundschreiben „nach seiner klaren und genauen Beschreibung Dessen, worauf es ankommt, offenbar aus der Feder des Geheimen Raths Nieberding im Reichskanzler-Amt, eines um die Reichsgewerbe-Gesetzgebung sehr verdienten Mannes." — Um dieselbe Zeit vermeldeten die Blätter auch noch ein zweites Rundschreiben des Reichskanzlers an die deutschen Bundesregierungen, betr. die gesetzliche Regelung der Altersversorgungs- und Invalidenkassen für Fabrikarbeiter. Was wir vorhin über die Betheiligung Bismarcks an dem Cirkular vom 4. August 1879 erwähnten, dürfte auch bezüglich dieses letzteren Rundschreibens gelten.

*) Die Nordd. Allgem. Ztg. vom 23. September 1879, Nr. 405, theilte die nachfolgende Wiener Depesche mit: „Es verlautet, Fürst Bismarck und Graf Andrassy hätten sich, um das freundschaftliche Verhältniß zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland auch auf dem Gebiete materieller Interessen zum Ausdruck zu bringen, bei ihren Pourparlers prinzipiell dahin geeinigt, möglichst weitgehende Tarifs- und Verkehrserleichterungen zwischen den beiden Staaten eintreten zu lassen, zu deren Vereinbarung spezielle Delegirte sogleich entsendet werden sollen, um die betreffenden Vorlagen noch im Laufe des nächsten Jahres vor die beiderseitigen Parlamente bringen zu können." Am 17. Oktober 1879 wußte der Pester Lloyd zu berichten, die Wiener Vereinbarungen berührten die Tariffrage nicht, oder nur in äußerst geringem Maße; sie hätten hauptsächlich Erleichterungen des Verkehrs, speziell des Grenzverkehrs, sowie die Begünstigungen durch die Differentialtarife in Aussicht genommen. — Anfangs Oktober 1879 gab der Vorgang demselben Blatt zu folgender Betrachtung Anlaß: „Der Gedanke, die Völker wirthschaftlich nahe zu bringen, ist wohlbegründet in den Empfindungen und Bedürfnissen unserer Zeit; unsere handelspolitischen Erfahrungen drängen uns dem Realismus zu. Indem sich die wirthschaftlichen Interessen der Völker innig verflechten, treten die politischen Gegensätze in den Hintergrund. Doch diese Verbindung kann nur eine innige werden, wenn sich das Niveau der produktiven Kräfte der verbündeten Nationen nicht allzuweit von einander entfernt. Der Freihandel giebt den Schwachen rücksichtslos dem Starken und damit der Vernichtung preis; wirthschaftliche Bündnisse sind Ausgleich, Versöhnung, Friede. Eine wirthschaftlich eng verbundene Gruppe, Deutschland-Oesterreich-Ungarn-Frankreich, trüge in sich alle diejenigen glücklichen Elemente, welche den Frieden Europas und die Wohlfahrt der Nationen verbürgen können. Wer wollte verkennen, daß mancherlei Hemmnisse zu überwinden sein werden, ehe die letzte gewaltige Schöpfung des Kanzlers zum Wohle der nationalen Arbeit Deutschlands als ein abgeschlossenes Werk sich darstellen kann; um so mehr scheint es uns die Pflicht der deutschen Industrie zu sein, dankerfüllt einzugreifen und unter Aufbietung ihrer weitverzweigten Verbindungen mitzuwirken an der möglichst schnellen Erreichung des vorgesteckten segenspendenden Ziels."

November 1879, Varzin. Aus Anlaß von Schwierigkeiten, welche dem Memeler Dampfer „Falke" bezüglich der Fahrt auf dem russischen Niemen von der russischen Regierung gemacht wurden,*) ordnet der Reichskanzler eine genaue Untersuchung der Niemen-Dampfschiffahrt an und veranlaßt demnächst die Inhibirung russischer Dampfer auf dem preußischen Niemen.**) In Folge dieser energischen Repressivmaßregel erledigt sich die Frage in einer die deutschen Interessen befriedigenden Weise.

1879. Bismarck verhält sich gegen jede Zumuthung, welche im Entferntesten darauf hinauskam, dem in der Südsee engagirten, damals nothleidenden Hause Godeffroy direkt oder indirekt zu Hülfe zu kommen, ablehnend.***)

1. Januar 1880, Varzin. **Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betr. die Unterstützung der Deutschen Seehandels-Gesellschaft.**

„Ew. Hochwohlgeboren kennen die Fürsorge, welche das Reich dem Gedeihen der deutschen Handelsunternehmungen in der Südsee widmet. Ich kann mich in dieser Hinsicht auf die Denkschrift beziehen, mit welcher ich in der letzten Reichstagssession den mit der Samoa-Regierung abgeschlossenen Vertrag vom 24. Januar v. J. dem Bundesrath (Bundesraths-Drucksache Nr. 96) und dem Reichstag (Reichstags-Drucksache Nr. 239) vorgelegt habe.

Nachdem eine bekannte Hamburger Firma aus Gründen, deren Ursprung nicht in ihrem Südseegeschäfte lag, seit einiger Zeit in eine Nothlage gerathen ist,†) welche den deutschen Südseehandel mit dem Verlust der seinen Mittelpunkt bildenden Faktoreien und Plantagen auf den Samoa-Inseln bedrohte, und nachdem die Hoffnung sich nicht erfüllt hat, daß es den Betheiligten gelingen werde, aus eigenen Kräften die Mittel zur Abwendung dieser im nationalen Interesse bedauerlichen Eventualität zu beschaffen, glaubte ich im Interesse unseres überseeischen Handels die Genehmigung

*) Die russische Behörde verlangte, es solle dem „Falke" die gedachte Fahrt nur gestattet werden, wenn derselbe bei dem Uebertritt in das russische Gebiet die deutsche Flagge streicht und die russische Flagge aufhißt; außerdem sollte der Rheder Schiller nicht nur alle in Rußland bestehenden, gegen 700 Rubel jährlich betragenden Gilden-, Strom-, Handels-, Zoll-, Stempel- und Schiffahrtsgebühren, sowie andere allgemeine und lokale Abgaben entrichten, sondern sich auch überdies verpflichten, alle Steuern, welche künftig etwa eingeführt werden würden, zu zahlen. Von den russischen Schiffen wurde der preußische Niemen seit dem Jahre 1855 vollständig abgabenfrei befahren.

**) Mitte November beschloß das Staatsministerium wegen fortdauernder Anstände gegen die Fahrten des preußischen Dampfers „Falke" auf dem russischen Niemen die Inhibirung russischer Dampfer auf dem preußischen Niemen.

***) Ende 1879. Grundlegende Verwirklichung der Bismarckschen Staatseisenbahnidee durch den Erwerb einer Anzahl wichtiger Privateisenbahnen für den Staat. Vgl. die Provinzial-Corresp. v. 12. Nov. 1879 und v. 23. Dez. 1879. Es verlautete (National-Zeitung), Bismarck habe den Führern und Mitgliedern der nationalliberalen Fraktion seine lebhafte Befriedigung über die Behandlung der Eisenbahnfrage durch dieselbe mittheilen lassen.

†) Durch Betheiligung an anderweiten Unternehmungen in Verlegenheiten gerathen,

Sr. M. des Kaisers zu einem Antrage auf Mittheilung der gesetzgebenden Körperschaften des Reichs erbitten zu sollen, um dem gefährdeten Unternehmen die zu seiner Erhaltung nöthigen Mittel zuzuführen. Ich habe mich dazu um so mehr entschlossen, als anerkannte Finanzkapazitäten neuerdings, nach Prüfung der thatsächlichen Verhältnisse, sich unter der Voraussetzung, daß sie dabei von Reichswegen materiell unterstützt werden, im nationalen Interesse bereit erklärt haben, die Errichtung einer Gesellschaft in die Hand zu nehmen, welche in erster Linie die Erwerbung der genannten Faktoreien und Plantagen zum Gegenstande haben soll.

Das aus den bezüglichen Verhandlungen hervorgegangene und hier angeschlossene Statut der Gesellschaft*) gewährt auch dem kleineren Kapital die Möglichkeit zur Betheiligung und hierdurch die erwünschte Gelegenheit zur Bekundung des nationalen Interesses an dem Erfolge.

Die unter Mitwirkung des Reichsschatzamts formulirten Bestimmungen zur Regelung des Verhältnisses zwischen der Gesellschaft und dem Reich gewähren diesem ausreichende Befugnisse zur wirksamen Wahrnehmung nicht nur seiner, sondern auch der Interessen des Publikums.

Nachdem ich die Allerhöchste Genehmigung nunmehr erhalten habe, werde ich daher zunächst bei dem Bundesrath einen Antrag einbringen, welcher unter den nachstehenden Bedingungen die Gewährung einer finanziellen Unterstützung der auf Grund des beiliegenden Statuts ins Leben tretenden Gesellschaft durch das Reich bezweckt.

1. Sollte der Bilanzgewinn nicht hinreichen, um eine Dividende von viereinhalb Prozent auf das eingezahlte Grundkapital zu vertheilen, so erhalten die Aktionäre aus der vom Reich gewährten Garantie einen Zuschuß bis auf Höhe einer Jahresrente von viereinhalb Prozent des eingezahlten Grundkapitals, jedoch mit der Beschränkung, daß die jährliche Garantiezahlung des Reichs den Betrag von 300 000 Mark oder, wenn das eingezahlte Grundkapital sich auf weniger als zehn Millionen Mark beläuft, drei Prozent dieses Grundkapitals nicht überschreiten darf.

2. Die Garantie des Reichs beginnt mit dem Jahre 1880 und wird nach Verhältniß der Zeit für diejenigen Beträge berechnet, welche im Laufe eines Rechnungsjahres auf das Grundkapital eingezahlt wurden.

---

hatte die Firma Godeffroy im Jahre 1878 ihr ganzes Südseegeschäft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, welche unter dem Namen „Deutsche Handels- und Plantagengesellschaft der Südseeinseln in Hamburg" zwar eine gesonderte Verwaltung erhielt, deren Aktien indeß bei der Ungunst der Verhältnisse nicht untergebracht werden konnten und daher fast ausschließlich im Besitze jener Firma verblieben. Letztere verpfändete sodann nicht nur diese Aktien, sondern allmälig auch die Plantagen selbst ihrem Banquier für das Südseegeschäft, dem Hause Baring Br. u. Co. in London, um sich die Baarmittel zur Deckung sonstiger Verpflichtungen zu beschaffen.

*) Vgl. unten Seite 275 Note ***).

3. Das Reich übernimmt die Verpflichtung, den nach festgestellter Bilanz sich ergebenden Garantiebetrag behufs Auszahlung an die Aktionäre jährlich am 1. August für das vorher abgelaufene, am 31. Dezember schließende Rechnungsjahr rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Als Zuschuß zur Dividende wird der Garantiebeitrag nur zu dem Zwecke geleistet, daß derselbe alljährlich an die Aktionäre ausgezahlt wird, so daß die Ueberweisung zu Gunsten der Aktieninhaber und nicht zu Gunsten der Gesellschaft erfolgt.

4. Die Garantie des Reichs wird auf zwanzig Jahre bis zum Jahre 1899 einschließlich gewährt; sie erlischt jedoch vor diesem Termin, sobald dieselbe fünf Jahre hinter einander nicht in Anspruch genommen wird.

5) Die Gesellschaft hat dem Reich die an die Aktionäre geleisteten Zuschüsse zinsenfrei zu erstatten und zu diesem Zweck bis zur Tilgung in jedem Jahre, nachdem zuvörderst zehn Prozent des Gewinns zur Bildung eines Reservefonds und eine Dividende von viereinhalb Prozent auf das eingezahlte Grundkapital entnommen werden konnten, aus dem verbleibenden Restgewinn (§. 13 des Statuts) vorab die Hälfte zu verwenden, ehe die weitere Vertheilung von Dividende auf das Grundkapital und die Tantieme an die Mitglieder des Verwaltungsraths eintritt.

6. Zur Wahrnehmung der Interessen des Reichs an dem Gedeihen der Gesellschaft ist dem Reichskanzler die Bestätigung der Mitglieder der Direktion vorbehalten. Sodann ernennt derselbe einen Kommissar des Reichs, welcher alle Beziehungen der Gesellschaft zum Reich zu vermitteln hat und zu allen Geschäften des Verwaltungsraths und der Generalversammlungen zugezogen werden muß.

Der Kommissar, bezw. der im Falle seiner Behinderung eintretende Stellvertreter, hat das Recht, selbst oder durch Beauftragte von den Kassen, Büchern, Rechnungen und sonstigen Schriftstücken der Gesellschaft aller Orten, insbesondere auch bei den Zweigniederlassungen und Faktoreien Einsicht zu nehmen, sowie von den Organen der Gesellschaft über alle auf die Lage und den Betrieb des Unternehmens bezüglichen Angelegenheiten schriftliche Auskunft zu erfordern.

Er ist befugt, den Gesellschaftsvorstand, den Verwaltungsrath und die Generalversammlung gültig zu berufen und gegen jeden Beschluß des Verwaltungsraths oder der Generalversammlung, durch welchen er das Interesse des Reichs oder sonstige allgemeine Interessen verletzt glaubt, Einspruch zu erheben. Die Ausführung eines solchen Beschlusses bleibt bis zur Entscheidung des Reichskanzlers, bei welcher es bewendet, aufgeschoben.

7. Sobald die Garantie des Reichs (Art. 4) erlischt und die Gesellschaft alle Zuschüsse aus dieser Garantie zurückgezahlt haben wird, treten

die vorstehenden Bestimmungen über das Verhältniß des Reichs zur Gesellschaft außer Kraft.

Ich darf nach den mir zugegangenen Kundgebungen annehmen, daß ein Konsortium angesehener Bankhäuser unter Führung der Preußischen Seehandlung, ähnlich wie dies wiederholt bei der Begebung von Reichs- und Staatsanleihen geschehen ist, die Bildung der Gesellschaft auf Grund des anliegenden Statutenentwurfs im nationalen Interesse bereitwillig übernehmen wird.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich deshalb ergebenst, zunächst den Herrn Finanzminister durch amtliche Mittheilung dieses Erlasses von den Bedingungen in Kenntniß zu setzen, unter welchen ich meinerseits bereit bin, die Unterstützung des Reichs zu beantragen und Seine Excellenz um gefällige Mittheilung darüber zu bitten, ob die Königliche Seehandlung bereit sein wird, in dem angedeuteten Sinne ihre Mitwirkung zur Förderung des Unternehmens zu gewähren.

Sobald das Zustandekommen der Gesellschaft gesichert ist, ersuche ich Ew. Hochwohlgeboren ergebenst, sich der Ausarbeitung des wegen Uebernahme der Garantieleistung durch das Reich erforderlichen Antrags an den Bundesrath gefälligst zu unterziehen." *)

Vgl. unten 14. April 1880.

12. Februar 1880. Schreiben an den Reichstag wegen Einführung zweijähriger Budgetperioden im Reich.

Unerledigt geblieben.

22. Februar 1880. Schreiben an den Reichstag, betr. den Entwurf eines Gesetzes wegen Erhebung der Brausteuer.**)

Unerledigt geblieben.***)

*) Die Gesellschaft konstituirte sich am 13. Februar 1880 in Berlin als ein auf die Dauer von 50 Jahren begründetes Aktienunternehmen mit einem Grundkapital von zunächst 8 Millionen Mark. Die Nordd. Allg. Ztg. trat demnächst energisch für das Zustandekommen der Deutschen Seehandelsgesellschaft ein; vgl. die Artikel in Nr. 36 v. 22. Januar 1880, Nr. 50 v. 30. Januar 1880 und Nr. 78 v. 16. Februar 1880.

**) Bei der erneuten Vorlage des im Jahre 1879 unerledigt gebliebenen Biersteuergesetz-Entwurfs waren die beiden früher getrennten Gesetzentwürfe (vgl. S. 213) zu einer Vorlage vereinigt, und es hatten auch die Abänderungsvorschläge der früheren Reichstagskommission zum großen Theil Berücksichtigung gefunden. — Erwähnen wir hier noch des Umstandes, daß der dem preußischen Landtag kurze Zeit vorher (8. November 1879) zugegangene Gesetzentwurf, betr. die Einführung einer Steuer vom Ausschank geistiger Getränke und vom Kleinhandel mit Branntwein, (Nordd. Allgem. Ztg. vom 21. Januar 1879, Nr. 17) allgemein auf die Initiative Bismarcks zurückgeführt wurde.

***) Der Ausschuß des Centralverbandes deutscher Industrieller hatte eine Deputation erwählt mit dem Auftrage, dem Reichskanzler eine Adresse zu überbringen, worin die segensreichen Wirkungen des neuen Zolltarifs konstatirt wurden und die Hoffnung ausgesprochen war, daß eine lange Periode der Wohlfahrt und des wirthschaftlichen Gedeihens in unserm Vaterlande einkehren werde. Bismarck lehnte es zwar ab, die

5. März 1880. **Schreiben an den ungarischen Reichstagsabgeordneten Guido von Baußnern, betr. die Herstellung einer Zollunion zwischen Deutschland und Oesterreich.***)

„Ew. Hochwohlgeboren haben mir mit gefälligem Schreiben vom 2. v. M. eine Denkschrift übersandt, in welcher Sie sich über Vorzüge eines Zollvereins zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn aussprechen. Ich habe von dem Inhalt dieser darin niedergelegten Anschauungen, insofern als ich eine die beiden Reiche umfassende Zolleinigung als ideales Ziel betrachte, welches unseren handelspolitischen Transaktionen ihre Richtung anweist, gern Kenntniß genommen. Ich weiß nicht, ob wir dasselbe erreichen, aber je näher wir ihm kommen, um so mehr werden unsere wirthschaftlichen Beziehungen zum dauernden Ausdruck der Uebereinstimmung unserer politischen Interessen werden. Zur Zeit bestehen jedoch in der wirthschaftlichen Lage eines jeden der beiden Reiche noch Gegensätze, deren Ausgleichung sich nur allmälig herbeiführen läßt; auch haben beide Reiche ihre Zolltarif-Gesetzgebung erst in jüngster Zeit revidirt, und die hierdurch neuangebahnte Entwickelung ihrer wirthschaftlichen Interessen wird einstweilen vor solchen Schwankungen zu bewahren sein, welche das Vertrauen zur Stetigkeit derselben im eigenen Lande erschüttern könnten. Unsere Zollverhandlungen mit Oesterreich-Ungarn haben sich deshalb für jetzt auf die Wahrung der zwischen uns bestehenden Beziehungen beschränken müssen." **)

8. März 1880. Bei vertraulicher Besprechung über die Gestaltung der Handelsbeziehungen Deutschlands zu Oesterreich bemerkt Bismarck, das Aeußerste, wozu Ersteres in Bezug auf den Zolltarif sich verstehen könne, werde sein, den deutschen Zolltarif von 1879 Oesterreich gegenüber zum Konventionaltarif zu machen, so daß Oesterreich von etwaigen, andern Nationen gegenüber eintretenden Erhöhungen nicht be-

---

Mitglieder der Deputation persönlich zu empfangen, dagegen wurden dieselben auf den 5. März von ihm zur Tafel geladen, und mit einer gleichen Auszeichnung wurde auch der Geschäftsträger des Centralverbandes, Regierungsrath a. D. Beutner beehrt.

*) Der Abgeordnete hatte Bismarck unterm 2. Februar 1880 eine Denkschrift vorgelegt, in welcher er die wirthschaftlichen und politischen Vortheile einer mitteleuropäischen Zollunion auseinandersetzte und als ersten Schritt zur Realisirung dieses Projekts die Zolleinigung zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn empfahl.

**) Im Pester Lloyd, worin Baußnern seine gesammte Korrespondenz mit Bismarck veröffentlichte, theilte derselbe noch Folgendes mit: Auf das Schreiben Sr. Durchlaucht des Fürsten Bismarck antwortete ich sofort mit einem warmen schriftlichen Danke und erlaubte mir gleichzeitig an den Fürsten die Anfrage zu stellen, ob ich dieses sein Schreiben öffentlich mittheilen könne. Postwendend hatte ich die Ehre, von Sr. Durchlaucht folgende Zeilen zu empfangen: „Ew. Hochwohlgeboren danke ich für das gefällige Schreiben vom 8. d. Mts. mit dem ergebensten Erwidern, daß ich gegen die Mittheilung des meinigen vom 5. d. Mts. kein Bedenken habe, mich im Gegentheil freuen werde, wenn der stattgehabte Gedankenaustausch als Ausdruck der gegenseitigen freundnachbarlichen Gesinnungen und Bestrebungen auch anderweit Anklang findet. v. Bismarck."

troffen werde. Er werde aber keine Herabsetzung des Tarifs im Handelsvertrage bewilligen. Rütteln an den eben festgestellten Grundsätzen sei für die Volkswirthschaft das Schlimmste. Daher sei er auch gegen die Aufhebung des Zolls für Flachs, eher sei er dafür, den Leinenindustriellen durch Erhöhung der Zölle auf Leinengarn u. s. w. zu Hülfe gekommen.*)

13. März 1880. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung des Gesetzentwurfs, betr. den Wucher.**)

Gesetz vom 24. Mai 1880, R.G.Bl. S. 109.

5. April 1880. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung des Gesetzentwurfs, betr. die Küstenfrachtfahrt.***)

Zunächst unerledigt geblieben.

12. April 1880.†) Schreiben an den Reichstag

a) wegen Einbringung eines Gesetzentwurfs, betr. die Erhebung von Reichsstempelabgaben,††)

---

*) Wegen der demnächstigen provisorischen Regelung der Handelsbeziehungen zu Oesterreich s. die dem Reichstag am 12. April 1880 vorgelegte Uebereinkunft vom 11. April 1880. — 13. März 1880. Ankündigung der Aktion gegen den Zollausschluß von Altona in der Nordd. Allgem. Ztg., Nr. 124. Das Kanzlerblatt kommt schon demnächst (31. März 1880, Nr. 149) auf die Frage zurück und bringt Beweise, die ihm die Ueberzeugung aufdrängen, daß es einen wunden Punkt getroffen und auf dem richtigen Wege sei. Vgl. unten 12. April 1880.

**) Am 17. April 1880 stellte Graf W. Bismarck zu dem Gesetzentwurf den Antrag, der Reichstag wolle beschließen: Im Artikel I den §. 302a zu fassen, wie folgt: Wer für ein Darlehn oder die Stundung einer Geldforderung sich oder einem Dritten Vermögensvortheile versprechen oder gewähren läßt, welche im Falle der Versicherung der Forderung durch Grundstücke 8 pCt., in sonstigen Fällen 15 pCt. der wirklich hingegebenen Summe übersteigen, wird wegen Wuchers mit einer Gefängnißstrafe bis zu sechs Monaten und zugleich mit einer Geldstrafe bis zu dreitausend Mark bestraft. Auch kann auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden. Die Bestimmungen finden keine Anwendung auf Handelsgeschäfte, wenn der Schuldner als Kaufmann in das Handelsregister eingetragen ist.

***) Nach dem Vorschlage der Regierung sollte das Recht der Küstenfrachtfahrt der inländischen Flagge vorbehalten, und Ausländern nur unter besonderen Umständen gewährt werden. — Wirthschaftlich weniger bedeutsam war der am gleichen Tage im Reichstag eingebrachte, zunächst gleichfalls unerledigt gebliebene Gesetzentwurf, betr. die Besteuerung von Dienstwohnungen.

†) Anfangs April veranlaßte der Umstand, daß die Stempelabgabe für Quittungen über Postanweisungen und Postvorschußsendungen im Plenum des Bundesraths mit 30 Stimmen (welche eine Bevölkerung von 7½ Million vertraten) gegen 28 Stimmen (mit einer Bevölkerung von über 33 Millionen) abgelehnt wurde, ein Abschiedsgesuch des Kanzlers. Man vgl. über diese Krisis die Nordd. Allgem. Ztg. vom 30. u. 31. März, 6., 7., 8., 10., 20., 28. April 1880 Nr. 148, 150, 160, 161, 163, 164, 167, 183, 184 und 196 und oben S. 162.

††) Es war dies seit 10 Jahren der vierte Versuch, die im Handelsverkehr umlaufenden beweglichen Werthe mäßigen Stempelabgaben zu unterwerfen. Während die früheren Entwürfe hauptsächlich dem Börsenverkehr angehörende Gegenstände der Besteuerung betrafen, nahm der vorliegende, außer den bereits im Jahre 1878 in Vor-

b) wegen Vorlage der am 7. März 1880 zu Wien unterzeichneten Revidirten Elbschiffahrtsakte nebst Schlußprotokoll von demselben Tage.*)

Beide Vorlagen bleiben unerledigt.

April 1880. Schreiben an den Bundesrath wegen Vorlage eines Gesetzentwurfs, betr. die Besteuerung der zum Militärdienst nicht herangezogenen Wehrpflichtigen.**)

Gelangte in diesem Jahre nicht mehr an den Reichstag.

14. April 1880. Schreiben an den Reichstag wegen Einbringung des Gesetzentwurfs, betr. die Unterstützung der Deutschen Seehandelsgesellschaft.***)

Abgelehnt mit 128 gegen 112 Stimmen.†)

---

schlag gebrachten Lotterieloosen auch noch eine allgemeine Quittungssteuer und eine Besteuerung der Checks und Giroanweisungen in Aussicht.

*) Lebhaften Anstoß erregte im Reichstag der Art. 4 Abs. 2 jener Akte, welcher besagte: „die Zollpflichtigkeit der Waaren tritt beim Ueberschreiten der Zollgrenze auf der Elbe in gleicher Weise ein, wie beim Ueberschreiten der Zollgrenze auf dem Lande". Während bisher — so argumentirte die Opposition — die Zollpflichtigkeit der Waaren erst dann eintrat, wenn sie ans Land gebracht wurden, soll sie jetzt schon auf dem Schiffe eintreten, wenn dasselbe eine gewisse Linie auf dem Flusse seewärts oder von Böhmen her überschreitet. Wo diese Linie gezogen ist, davon steht in dem Dokument kein Wort. Die Feststellung dieser Linie würde also nach Artikel 7 ad 2 lediglich dem Bundesrath anheimgegeben sein, und dieser könnte im Laufe der Zeit aus zolltechnischen Gründen mit jener Linie nach Belieben Aenderungen vornehmen, also z. B. die Zolllinie auf der Elbe bei Hamburg unterhalb der Stadt festsetzen, wodurch der Freihafen Hamburg von der See ganz abgeschnitten würde. Vgl. unten 15. April 1880.

**) Abgedruckt in der Nordd. Allgem. Ztg. vom 23. April 1880 Nr. 187. Das Kanzlerblatt hatte die öffentliche Meinung schon lange zuvor mit diesem legislatorischen Gedanken beschäftigt. Vgl. die Nr. 271 vom 18. Nov., Nr. 295 vom 16. Dez. 1876, Nr. 17 vom 21. Januar und Nr. 77 vom 6. Februar 1877.

***) Vgl. oben S. 269 f. Der Entwurf lautete: Der Reichskanzler wird ermächtigt, der auf Grund des Gesellschaftsvertrags vom 21. Januar d. J. unter der Firma: „Deutsche Seehandelsgesellschaft zu Berlin" errichteten Aktiengesellschaft behufs Erfüllung eines jährlichen Reinertrags von $4^1/_2$ pCt. des in dem Unternehmen angelegten Grundkapitals bis zum Höchstbetrage von zehn Millionen Mark die Garantie des Reichs mit der Maßgabe zuzusichern, daß der aus Reichsmitteln zu gewährende Zuschuß zur Dividende drei pCt. des eingezahlten Grundkapitals nicht übersteigen darf. Die Garantie darf mit dem Jahre 1880 beginnen und bis zum Jahre 1899 einschließlich sich erstrecken. Sie erlischt auch während dieser Zeit, sobald sie 5 Jahre hintereinander nicht in Anspruch genommen wird." Mit besonderem Feuer trat die Norddeutsche Allgemeine Zeitung für die Vorlage ein. Man vgl. die Artikel vom 17. April 1880 Nr. 179 (Widerlegung der Annahme, daß es sich bei der Vorlage um Kolonialpolitik oder eine Unterstützung des Hauses Godeffroy handle), 18., 21., 22. April 1880 Nr. 181, 185, 186, 25. April 1880 Nr. 191 (Kritik der Art und Weise der Bekämpfung der Vorlage im Reichstag. Zurückweisung der Verdächtigung: die Reichsregierung lege im Grunde keinen erheblichen Werth auf die Annahme der Vorlage. „Wir hören, daß nur ein sehr akutes neuralgisches Leiden, mit welchem der Reichskanzler seit drei Wochen von Neuem zu kämpfen hat, ihn verhindert, persönlich für die Sache im Reichstag einzutreten"), 26. und 28. April 1880 Nr. 192 und 196.

†) Die Norddeutsche Allgemeine Zeitung beklagte aufs Tiefste das Votum des Reichstags. Man vgl. die Artikel vom 29. April 1880 Nr. 197 (Wiedergabe

15. April 1880. In einem Schreiben Bismarcks an den Finanzminister Bitter findet sich die Wendung: „Es würde damit (scil. mit der Verlegung der Zollgrenze nach Cuxhaven) die politische Wirkung erreicht werden, auf die es vorläufig ankommt, nämlich: die Einwilligung Hamburgs zum Eintritt in das Zollgebiet herbeizuführen."

19. April 1880. **Schreiben an den Bundesrath, betr. die Einverleibung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet.***)

„Als die Herzogthümer Schleswig-Holstein 1867 in den Zollverein aufgenommen wurden, war die preußische Regierung bezüglich der Stadt Altona der Meinung, daß es sich empfehle, diese Stadt zunächst von der Aufnahme in das Zollgebiet auszuschließen, also in gleicher Lage wie das benachbarte Hamburg zu belassen und weitere Erfahrungen darüber abzuwarten, wie die Verhältnisse nach dem Anschluß der Elbherzogthümer sich gestalten würden. Der Artikel 6 des Vertrags zwischen dem Norddeutschen Bunde, Baiern, Württemberg, Baden und Hessen über die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins vom 6. Juli 1867 enthielt die Bestimmung, daß die den Einschluß in das Zollgebiet voraussetzenden Vorschriften des Vertrags u. A. auch auf die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirk ihres oder des umliegenden Gebiets vorläufig keine Anwendung finden sollten. Das Präsidium des Norddeutschen Bundes behielt sich dabei vor, sobald die Gründe aufgehört hätten, welche die volle Anwendung des gedachten Vertrags auf den einen oder anderen der im Artikel 6 unter Nr. 1 genannten Staaten und Gebietstheile zur Zeit ausschlossen, den Regierungen der übrigen vertragenden Theile davon Nachricht zu geben. Der Bundesrath des Zollvereins sollte alsdann über den Zeitpunkt beschließen, an welchem die Bestimmungen der Artikel 3 bis 5 und 10 bis 20 des Vertrags in diesem Staat oder Gebietstheil in Wirksamkeit zu treten hätten.

In den Art. 33 und 34 der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 wurde demnächst bestimmt, daß der Bund ein Zoll- und Handelsgebiet zu bilden habe, von welchem die wegen ihrer Lage zur Einschließung in die Zollgrenze nicht geeigneten einzelnen Gebietstheile aus-

eines Artikels der Post über den Fall der Samoa-Vorlage), 30. April 1880 Nr. 190 (Auszüge aus der Presse zur Bekundung, daß sich allmälig auch in weiteren Kreisen das Urtheil der öffentlichen Meinung über den Fall der Vorlage zu formuliren beginne), 1. Mai 1880 Nr. 202. — 6. Juni 1880. Mittheilung der Kölnischen Zeitung über eine Besprechung Bismarcks mit einem hochgestellten Diplomaten: Durch die Entscheidung in der Samoa-Frage fühle er seine dafür eingesetzte Autorität kompromittirt, noch mehr aber durch die Abstimmungen in der hamburgischen Frage, in welcher er die ihm als Kanzler obliegenden nationalen Pflichten zu erfüllen strebe, daran aber durch faktiöses Parteitreiben gehindert werde.

*) Vgl. oben S. 232.

geschlossen bleiben sollten, wogegen die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze bleiben sollten, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen würden. Die gleiche Vorschrift bezüglich der Hansestädte Bremen und Hamburg findet sich im Art. 34 der Verfassung des Deutschen Reichs. Es erschien gegenüber diesen Bestimmungen zweckmäßiger, die Stadt Altona zunächst gleich Hamburg außerhalb der Zollgrenze zu belassen, um beide Städte später gemeinschaftlich dem Zollgebiet anzuschließen. Man ging damals von der Auffassung aus, daß es nicht ohne Bedenken sein werde, Hamburg und Altona bei ihren engen Verkehrsbeziehungen zu einander von vornherein durch eine schwierige Zollgrenze zu trennen.

Der bei weitem größte Theil der im Art. 6 des Vertrags vom 6. Juli 1867 aufgeführten Zollausschlüsse ist seitdem dem Zollgebiet angeschlossen worden, außer den Elbherzogthümern namentlich Lauenburg, die beiden Mecklenburg und Lübeck. Die Hansestädte Bremen und Hamburg verharren dagegen noch jetzt in ihrer Stellung außerhalb des Zollgebiets und es gewinnt den Anschein, als betrachteten sie ihre Freihafenstellung nicht mehr als eine vorübergehende, wie sie nach dem Vertrage vom 8. Juli 1867 und im Sinne der Bestimmungen der Verfassung des Norddeutschen Bundes und der Reichsverfassung aufzufassen ist, sondern als eine definitive. Damit verliert der hauptsächlichste Beweggrund, welcher im Jahre 1867 zum Ausschluß Altonas führte, seine Bedeutung, und die preußische Regierung mußte sich die Frage vorlegen, ob dieser Zustand auch ferner aufrecht zu erhalten sei.

Obgleich die Einwohnerzahl der Stadt Altona seit dem Jahre 1868 erheblich zugenommen hat, kann doch die Gestaltung der Verhältnisse dieser Stadt in den zuletzt verflossenen 12 Jahren als eine günstige nicht bezeichnet werden. Wie die unter I anliegende Uebersicht ergiebt, war die Zahl der in Altona angekommenen Seeschiffe, welche im Jahre 1868 noch 977 mit zusammen 80925 Registertons betrug, im Jahre 1878 bereits auf 567 mit zusammen 57455 Registertons gesunken, während die Zahl der in Hamburg eingegangenen Seeschiffe im Jahre 1868 5279 mit zusammen 1532665 Registertons und im Jahre 1878 5308 mit 2273342 Registertons betragen hat. Die Anzahl der ausgegangenen Seeschiffe betrug nach der bezeichneten Anlage

für Hamburg:		für Altona:	
im Jahre 1871			
	Registertons		Registertons
5457	mit 1886784	1038	mit 61546
im Jahre 1878			
5316	mit 2284116	500	mit 55903

Der Bestand der Rhederei belief sich

für Hamburg:		für Altona:	
	im Jahre 1867		
Schiffe	Registertons	Schiffe	Registertons
auf 487	mit 183157	50	mit 12768
	im Jahre 1878		
auf 469	mit 219861	32	mit 9003

In allen diesen Beziehungen ist für Hamburg ein erheblicher Fortschritt, für Altona dagegen ein Rückschritt bemerkbar.

Hiermit stimmt es überein, wenn das Kommerzkollegium in Altona in seinen Jahresberichten darauf hinweist, daß der dortige Großhandel gegenüber dem Hamburger immer mehr an Bedeutung verliere, daß keine neuen Häuser von Erheblichkeit in Altona entstehen, daß strebsame Leute nach Hamburg übersiedelten, daß Altona immer mehr eine Vorstadt von Hamburg werde, und daß die Altonaer Industrie nicht gedeihen könne, weil ihr wegen der unmittelbaren Nähe der Zollgrenze nur der Platzkonsum zur Verfügung stehe.

Aus der unter II beigefügten Nachweisung der in den Jahren 1868 bis 1879/80 in Altona zur Gewerbesteuer vom stehenden Gewerbe veranlagten Gewerbetreibenden geht hervor, daß ungeachtet der Zunahme der Bevölkerung die Anzahl Derjenigen, welche Handel in bedeutendem oder auch nur in mittlerem Umfange betreiben (Klasse A I und A II) in der Abnahme begriffen ist, während die Zunahme der zum Mittelsatze von 24 Mark in Klasse B und H besteuerten Händler und Handwerker ein bedenkliches Zeichen für den lediglich in den geringsten Verhältnissen sich bewegenden Verkehr ist. Ebenso haben, wie die angeschlossene Nachweisung III ergiebt, die Erträge an klassifizirter Einkommensteuer und Klassensteuer mit dem Anwachsen der Bevölkerung keinen gleichen Schritt gehalten, sondern sind, obwohl an sich gestiegen, doch relativ zurückgegangen. Es würde leicht sein, dies des Näheren nachzuweisen. Alles deutet darauf hin, daß der Wohlstand der Bevölkerung der Stadt Altona stetig abnimmt und daß, was die Vermehrung der Bevölkerungsziffer anlangt, ein sehr starker Zuzug von Personen mit geringem Einkommen stattgefunden hat, von welchen ein großer Theil für Hamburger Geschäfte arbeitet und welche der städtischen Kasse erhebliche Ausgaben, namentlich in Bezug auf Schul- und Armenverwaltung verursachen, dagegen nur verhältnißmäßig geringe Beiträge zur Stadtkasse leisten.

Unter diesen Umständen kann die preußische Regierung sich der Verpflichtung nicht entziehen, den Einschluß Altonas in das Zollgebiet ernstlich ins Auge zu fassen. Es ist zu hoffen, daß dadurch nicht blos der in Verbindung mit dem Zollinlande frei gewordene Handel dieser Stadt neue und

auf den direkten Verkehr mit dem gesammten deutschen Hinterlande sichere Grundlagen gewinnen würde, sondern auch, daß die gewerbliche Thätigkeit dieser Stadt einen neuen Aufschwung erlangen und, befreit von der übermächtigen Konkurrenz Hamburgs, zu einer selbständigen Entwickelung werde kommen können.

Der Ausführung einer solchen Maßregel stehen indessen bei den örtlichen Verhältnissen erhebliche zolltechnische Schwierigkeiten entgegen.

Die Grenze zwischen Altona und der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli läuft auf einer langen Strecke zwischen Häusern und Höfen durch und ist für Errichtung einer Zollgrenze sehr ungeeignet, da nirgends eine weitere Umsicht für die Kontrolbeamten möglich ist. Eine viel bessere Grenze würde sich gewinnen lassen, wenn zugleich mit Altona ein Theil der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli dem Zollgebiet angeschlossen würde. Die Zollgrenze würde dann von der Elbe bis zum Millernthor an die alte Stadtumwallung, demnächst nördlich an die unbebaute Seite der Eimsbütteler Straße zu verlegen und am Pferdemarkt mit der politischen Grenze zwischen Altona und St. Pauli zu vereinigen sein, in der Nähe des Bahnhofs Schulterblatt aber in die gegenwärtige Zollgrenze einmünden.

Daß der Einschluß Altonas in das Zollgebiet von der Zustimmung Hamburgs nicht abhängig sein kann, bedarf keiner näheren Darlegung. Dem Bundesrath wird aber auch die Befugniß nicht bestritten werden können, den Anschluß der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli oder eines Theils derselben selbst ohne die Zustimmung Hamburgs zu beschließen. Nach Art. 34 der Reichsverfassung bleiben die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen. Die Frage, wer darüber zu entscheiden hat, in welchem Umfange eine Ausschließung des städtischen Gebiets aus der Zollgrenze erforderlich ist, um dem Zweck der Freihafenstellung zu entsprechen, wird beim Mangel einer bezüglichen Anordnung im Art. 34 nach den allgemeinen Vorschriften der Reichsverfassung zu beantworten sein. Der Art. 7 der Verfassung weist der Entscheidung des Bundesraths unter Nr. 2 zu:

> die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sofern nicht durch Reichsgesetz etwas Anderes bestimmt ist.

Zu den Reichsgesetzen in diesem Sinne gehört auch die Reichsverfassung, zu den zur Ausführung derselben erforderlichen Einrichtungen auch die Verlegung der Zollgrenze innerhalb des Bundesgebiets in den durch Art. 33 Absatz 1 und Art. 34 gezogenen Schranken. Ein Zweifel hierüber kann um so weniger bestehen, als dem Bundesrath in Bezug auf die Zölle und

Verbrauchssteuern bereits durch den Art. 37 der Verfassung des Norddeutschen Bundes und den Art. 8 §. 12 des Zollvereinigungsvertrags vom 8. Juli 1867 das Recht der Beschlußfassung über die zur Ausführung der gemeinsamen Gesetzgebung dienenden Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen übertragen war, welches Recht ihm alsdann durch Art. 7 der Reichsverfassung ganz allgemein, und nur mit dem Vorbehalte, daß nicht durch Reichsgesetze etwas Anderes bestimmt worden, zugestanden ist. Dem Bundesrath gebührt hiernach auch die Entscheidung darüber, welcher Theil des Hamburger Gebiets im Interesse der Freihafenstellung von der Zollgrenze auszuschließen ist. Daß aber zum Zwecke der Freihafenstellung Hamburgs der Ausschluß der ganzen Vorstadt St. Pauli von der Zollgrenze nothwendig sei, wird nicht behauptet werden können. Auch kann die Reichsverfassung nicht beabsichtigt haben, daß eine große preußische Stadt, welche im Uebrigen alle Bedingungen einer befriedigenden Existenz und eines blühenden Verkehrs in sich vereinigt, zu einem weiteren Zurückgehen verurtheilt werde, weil ihre Lage der Stadt Hamburg gegenüber Veranlassung giebt, von der Freihafenstellung der Letzteren und deren Freihandelsinteressen absorbirt zu werden.

Es wird beantragt, daß der Bundesrath dahin Beschluß fassen wolle, daß, vorbehaltlich der näheren Modalitäten der Ausführung, die Stadt Altona und der im Vorstehenden näher bezeichnete Theil der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet einzuschließen seien."*)

27. April 1880. Der Unterstaatssekretär im Reichsschatzamt Scholz erklärt im Reichstag, Bismarck bedauere, daß sein Gesundheitszustand ihn hindere, die Reichsstempelvorlage (vgl. oben S. 274) persönlich vertreten zu können.

In seinem Auftrage erinnere er (Scholz) an dasjenige, was der Reichskanzler dem Reichstag am 2. Mai 1879**) dargelegt habe.***)

*) 1. Mai 1880. Auf telegraphische Ordre von Berlin werden sämmtliche bisher für den Hamburger Viehmarkt zugestandenen Abfertigungs-Erleichterungen sistirt. Man erblickte in der Maßregel ein neues Pressionsmittel auf Hamburg in der Zollanschlußfrage. Am 1. Mai 1880 erklärte der Unterstaatssekretär Scholz im Reichstag **Namens und im Auftrage des Reichskanzlers** bei Beantwortung der Interpellation der Abgeordneten Dr. Wolffson, Möring und Rickert, betreffend die Einverleibung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet, der Reichskanzler lehne es ab, in eine nähere Erörterung dieser Interpellation einzugehen, „weil er es mit der ihm obliegenden Rücksichtnahme auf die verfassungsmäßige Stellung des Bundesraths und auf die Wahrung der Freiheit der Berathung desselben nicht in Einklang finden würde, seinerseits über einen bei dem Bundesrath eingebrachten und demnächst dort zur Berathung kommenden Antrag eines Bundesmitgliedes auf Grund einer Interpellation mit dem Reichstag zu verhandeln." Vgl. unten 5. Mai 1880.

**) Vgl. oben S. 217 f.

***) Der Unterstaatssekretär Scholz widerlegte demnächst die Behauptung, daß sich Bismarck s. Z. für die Beseitigung der preußischen Einkommensteuer ausgesprochen habe. „Er hat vor allen Dingen die Vermehrung der indirekten Steuern gefordert, um

An der Steuerreform, die er zunächst für Preußen damals entwickelt und begründet habe, halte er seinerseits unverändert fest als ein nicht blos etwa ideales, sondern als ein wirkliches praktisches Ziel, als ein Ziel das zwar nicht sofort in seinem vollen Umfange durchgesetzt werden könne und müsse, wonach er aber jetzt und in der Folge weiter strebe.

4. Mai 1880. Schreiben an den Abgeordneten Mosle, betr. die surtaxe d'entrepôt.

„Ew. Hochwohlgeboren bin ich sehr dankbar für die mir in unserer neulichen Besprechung gegebenen Anregungen. Ich werde die Frage der Surtaxe im Auge behalten; dasselbe Interesse für Deutschlands Rhederei und Schiffahrt, welches mich veranlaßt hat, die Seehandelsgesellschaft und ihre Beziehungen zu Samoa zu befürworten, wird mich seiner Zeit auch bestimmen, zur Begünstigung der nationalen Flagge und der deutschen Rhederei im Sinne der Surtaxe mit legislativen Anträgen vorzugehen."*)

5. Mai 1880. Bei Gelegenheit einer vertraulichen Besprechung mit den hamburgischen Reichstagsabgeordneten Wolffson und Möring verlangt Bismarck, daß Hamburg den am 28. April 1880 wegen Einverleibung der Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet gestellten Gegenantrag**) zurücknehme, wogegen er sich auch Hamburg gegenüber in Betreff der Vorstadt St. Pauli zu Konzessionen verstehen werde.***)

„direkte Steuern abzusetzen", nicht, um „die" direkten Steuern abzuschaffen. Er hat insbesondere die Grund- und Gebäudesteuer nicht beseitigen wollen, sondern sie überwiesen sehen wollen an die Provinzen, Kreise und Gemeinden. Er hat die Klassensteuer beseitigen wollen." — 10. Mai 1880. Bismarck äußert sich Herrn von Bennigsen gegenüber, die Reichsregierung beabsichtige, die in dieser Session nicht erledigten Steuervorlagen dem Reichstag in nächster Session wieder vorzulegen. Kurze Zeit vorher verlautete in den Grenzboten, der Kanzler werde sicherlich zum Tabackmonopol greifen, falls nicht Steuermodalitäten ausfindig gemacht würden, welche dasselbe überflüssig machen.

*) Ueber die weitere Stellung Bismarcks zur Frage vgl. eine dem Reichstag am 6. April 1881 mitgetheilte, im zweiten Theile dieses Werkes auszugsweise abgedruckte Denkschrift.

**) Abgedruckt findet sich derselbe in der Vossischen Zeitung Nr. 124, Abend-Ausgabe, vom 4. Mai 1880.

***) Die Audienz war den hamburger Unterhändlern von dem Abgeordneten von Schauß vermittelt worden, um unnütze Interpellationen der Fortschrittspartei im Reichstag zu verhindern. In dieser letzteren Partei hieß es über die Audienz: „Bismarck spielte, statt nachzugeben, den Angreifer und überhäufte die Abgeordneten Hamburgs mit Vorwürfen darüber, daß Hamburg die Verfassungsfrage aufgeworfen habe. Mit langen Gesichtern kamen die hamburgischen Abgeordneten von der Audienz zurück." — Ein in der Altonaer-St. Pauli Zollanschlußfrage an die preußischen Gesandten bei den deutschen Bundesstaaten ergangener Erlaß Bismarcks, d. d. 6. Mai 1880 (abgedruckt in der Nordd. Allgem. Ztg. vom 8. Mai 1880), kann hier übergangen werden, weil derselbe blos staatsrechtliche Erwägungen und keine neuen wirthschaftlichen Gesichtspunkte enthält. — In der Reichstagssitzung vom 8. Mai 1880 trat Bismarck der Rechtsauffassung Jener bei, die da behaupteten, daß das Recht auf den Freihafen nur mit Ham-

10. Mai 1880. Unterredung mit der Deputation des Altonaer Industrievereins, betr. den Zollanschluß Altonas und Hamburgs.*)

Er (Bismarck) habe die Petition gelesen. „Ich habe die kleine Karte durchgesehen und ich muß gestehen, es ist mir angenehm, daraus die mir bisher ganz unbekannte Thatsache entnommen zu haben, daß zwischen Hamburg und Altona schon eine Art natürliche Grenze besteht.**)

Jede Diskussion darüber, ob Altona wirklich in den Zollverein aufgenommen werden soll, ist überflüssig; die Sache ist unwiderruflich beschlossen. Den Zollanschluß von St. Pauli habe ich von Haus aus nicht verlangt; man hat mir aber gesagt, es sei nicht möglich, zwischen Hamburg und Altona eine Zollgrenze zu finden; die von meinen Räthen vorgeschlagene Linie ist mir als die beste und die wenigst kostspielige bezeichnet worden. Alles Petitioniren um den Verbleib außerhalb des Zollvereins hilft Altona nichts. Dafür will ich die Stadt selbständig machen, ich will sie im wahren Sinne des Wortes unterstützen und die gesammte preuß. Regierung steht bei diesem Bestreben auf meiner Seite. Um selbständig zu werden, soll Altona eine Eisenbahn erhalten, welche die Stadt direkt mit Berlin, Dresden, Leipzig, Magdeburg, Böhmen verbindet. Seitdem die preuß. Regierung die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn angekauft hat, habe ich den Plan gefaßt, von Salzwedel über Hohnstorf,

---

burgs Bewilligung aufhören könne; er erklärte ferner, darüber wachen zu wollen, „daß es nicht eingeschränkt werde auf kleinere Grenzen als diejenigen, welche nothwendig sind, damit es seiner Bezeichnung in vollkommener und loyaler Weise entspreche: ein wirklich voller Freihafen, der allen Evolutionen, die in einem Freihafen vorgenommen werden sollen, und allem Nutzen, den man von einem Freihafen erwarten kann, entspricht. Daß aber die Grenze, welche der Freihafen zu diesem Zwecke haben muß, der Bestimmung des Bundesraths unterliegt, das hat nie einem Zweifel unterlegen."

*) Der Vorsitzende des Industrievereins, Rothnagel, und ein Mitglied desselben Vereins, Semper, baten am 10. Mai Morgens 10 Uhr den Geh. Ober-Regierungsrath Tiedemann, zu veranlassen, daß ihnen eine Audienz von Bismarck bewilligt würde, um diesem ihre Petion persönlich überreichen zu können. Der Chef der Reichskanzlei erklärte, daß Bismarck keine Deputationen empfange, ein Versuch werde auch in der schwebenden Frage kaum einen Erfolg haben. Es würde den Petenten nichts Anderes übrig bleiben, als die Petition mit ihm durchzugehen, und auf der Karte die alte und die neue Zollinie zu besprechen. Nachdem dies geschehen, stellte Geh.-Rath Tiedemann den Altonaer Herren anheim, sich zwischen 2 und 3 Uhr in ihrem Hotel aufzuhalten. Wenn der Reichskanzler, nachdem er demselben Vortrag gehalten hätte, dieselben noch zu empfangen wünsche, so würde ein Bote kommen und die Herren möchten dann schnell auf dem Platz sein, weil der Fürst sehr pünktlich sei. Nachdem dieselben durch die Güte des Geh.-Raths zwei Karten für den Reichstag bekommen hatten, verfügten sich dieselben in ihr Hotel, wo vor zwei Uhr bereits ein Schreiben des Inhalts angekommen war, der Reichskanzler werde die Altonaer Deputation um 3 Uhr empfangen. Die Herren verfügten sich nun in das Kanzlerpalais, wo sie von dem Chef der Reichskanzlei erwartet und demnächst zu Bismarck eingelassen wurden.

**) Die kleine Karte ließ die Grenzen von der Elbe herauf bis zur großen Gärtnerstraße ersehen; sie zeigte, daß da ein Grenzgraben war, in der Mitte mit Pallisaden getheilt, daß an jeder Seite 4 Fuß Raum war, daß, wenn die Pallisaden weggenommen würden, ein Gang von 8 Fuß Breite hergestellt werden konnte, so daß es nicht schwierig war, eine Zollgrenze zwischen Hamburg und Altona zu konstruiren.

wo die Brücke über die Elbe geht, nach Wandsbek und direkt nach Altona eine Verbindung herzustellen, damit alle vom Süden kommenden Güter nicht in Hamburg abgeladen zu werden brauchen, sondern, gleichwie die vom Norden kommenden, direkt nach Altona gehen können. Es ist noch eine zweite Linie projektirt, von Berlin über Schwerin nach Oldesloe und Kiel. Die Schweriner haben zwar gegen dieselbe petitionirt; sie wollen ihre See nicht verlieren; in diesem Falle geht man aber direkt nach Parchim. Ich erkläre, diese Bahn ist in zweiter Linie gedacht.

Die Elbe von Hamburg bis Cuxhaven muß gleichfalls auf alle Fälle dem Zollverein einverleibt werden. Als preuß. Minister kann ich es nicht verantworten, daß die Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein getrennt sind. Ich weiß wohl, daß Berge Völker und Nationen trennen, aber Flüsse sind dazu da, die Kommunikation zwischen denselben aufrecht zu erhalten. Davon will ich nicht abweichen und ich habe den betr. Vorschlag schon gemacht. Hamburg will ich gerne den Freihafen lassen; derselbe hat auch sein Gutes. Aber der Hamburger muß auch zu der Ueberzeugung kommen, daß nicht Alles für ihn sei und daß auch noch andere Leute leben. Und wenn die Hamburger darauf hinweisen, welche Umstände es verursachen würde, wenn sie mit ihren Schiffen in Cuxhaven anlegen müßten, so bemerke ich, daß, obgleich der Londoner Handel den Hamburger zehnmal an Größe übertrifft, kein Engländer sich weigert, vor London anzulegen.

In Bezug auf Hamburg denke ich mir die Sache so: Wenn ein Schiff in Cuxhaven anlangt, so kommt ein Zoll-Kontrolör an Bord und begleitet dasselbe und wenn ein Schiff den Hamburger Hafen verläßt, so ist das Gleiche der Fall. Das ist keine Belästigung, um derentwillen zwei Provinzen leiden sollen. Es soll nur verhindert werden, daß die Schiffe Schmuggel treiben. Altona wird auf diese Weise einen nie geahnten Aufschwung nehmen, denn es ist anzunehmen, daß sich der Kleinverkehr der Grenzdörfer und Grenzstädte in erster Linie dorthin zieht. Den Einwand, daß diejenigen Altonaer Bürger, welche an der Elbe einen Speicher besitzen und denselben an Hamburger Kaufleute vermiethet haben, schlimm daran seien, wenn Altona in den Zollverein käme, lasse ich nicht gelten. Da wird auf andere Weise gesorgt. Ich glaube, diese Speicher tragen das Doppelte ein, wenn die Altonaer Eisenbahn erst einmal fertig ist. Sie werden ganz andere Sachen auf ihre Speicher bekommen und dieselben besser ausnutzen können. Sie werden freilich auch eine andere Kaufmannschaft in Altona heranbilden müssen, die es versteht, die neue Konjunktur auszunutzen. Meine Ansicht ist also die, daß Altona eine glückliche Zukunft bevorsteht, wie sie sonst nicht zu erwarten wäre.

Ich bin eigentlich Hamburger Bürger und ich hätte, wenn in Friedrichsruh etwas zu schaffen war, gerne meinen Mitbürgern, den Hamburgern, Arbeit verschaffen wollen; aber da sind die Leute immer mit den Zollplackereien in Bergedorf gekommen. Ich habe mich alsdann nach Lübeck um Handwerker und Arbeiter gewandt; die Lübeck-Büchener und Berlin-Hamburger Bahn vertragen sich aber mit den Zügen nicht, die Züge paßten nicht und so war es den Handwerkern nicht möglich täglich hin- und herzukommen. So war ich denn genöthigt, mir die Arbeiter aus Berlin und Magdeburg kommen zu lassen.

Besonders dankbar bin ich für die Mittheilung in Betreff des Pallisaden-Grenzweges. In einigen Tagen, vielleicht schon übermorgen, werden ihn einige Herren vom Bundesrath und Zolltechniker besichtigen, um mir demnächst darüber Bericht zu erstatten."

Auf die Frage der Delegirten, was geschehen würde, wenn auch Hamburg nach ungefähr zwei Jahren, nachdem Altona in den Zollverein aufgenommen, mit einem ähnlichen Antrag komme, erwiderte Bismarck: „Mit Hamburg ist die Sache noch nicht so weit vorgeschritten; es mögen noch mindestens acht bis zehn Jahre vergehen, bis

Hamburg in den Zollverein eintreten kann und in dieser Zeit müssen die Altonaer Kaufleute und Industriellen es verstehen, ihr Geschäft zu einem blühenden zu gestalten. Die Hamburger müssen alsdann Docks bauen; man hat, wenn ich mich recht erinnere, bereits im Jahre 1869 bezügliche Verhandlungen angeknüpft, bei welchen die für einen solchen Fall nothwendigen Summen ausgerechnet wurden, dieselben betrugen ca. 30 Millionen Mark. Wenn Hamburg diese Summe ausgeben will, so mag es einen Freihafen behalten." *)

Mitte Mai 1880. **Schreiben an den Bundesrath, betr. die Einschränkung der statistischen Erhebungen.** (Auszug.)

— — „Abgesehen von den Ermittelungen der bewohnten Gebäude, wofür sich das Material aus der Zählung der Haushaltungen unmittelbar ergiebt, kann ich mich nur gegen die Annahme der zu 1—4 erwähnten Vorschläge**) aussprechen, da ich die Beschränkung der von Reichswegen zu veranlassenden statistischen Ermittelungen auf das gesetzlich Gebotene für angebracht halte. Die Arbeit, welche durch weitergehende Ermittelungen den Lokalbehörden zugemuthet wird und zwar auf dem Lande vorzugsweise solchen, deren

*) Am 19. Mai 1880 fand eine Ausschußsitzung des Bundesraths unter Vorsitz Bismarcks statt, in welcher die Referenten über die technische Seite des preußischen Antrags, betr. die Einverleibung von Altona und Theilen von St. Pauli in das Zollgebiet Bericht erstatteten. — 20. Mai 1880. Bundesrathsbeschluß, betr. die Einverleibung Altonas (ohne St. Pauli) in das Zollgebiet. — 2. Juni 1880. Die Deputation, welche beauftragt war, die Petition betreffs Hinausschiebung des Zeitpunkts für die Einverleibung Altonas in das Zollgebiet in Berlin zu überreichen, erhält aus der Reichskanzlei nachstehendes Schreiben: „Der Herr Reichskanzler hat die mir übergebene Eingabe vieler Bürger und Einwohner Altonas mit Interesse entgegen genommen, bedauert aber aus Gesundheitsrücksichten verhindert zu sein, die Herren persönlich zu empfangen. gez. Tiedemann." Mündlich bemerkte der Chef der Reichskanzlei den Mitgliedern der Deputation, Bismarck habe nach Durchlesung der Petition geäußert: „Danach scheinen also die Petenten auch ferner eine Vorstadt Hamburgs bilden zu wollen, das will ich aber nicht."

**) Im Oktober 1879 fand im Statistischen Amt eine Zusammenkunft der Vorstände der statistischen Centralstellen aus der Mehrzahl der Bundesstaaten zur Vorbereitung der für die nächste Volkszählung vom Bundesrath zu fassenden Beschlüsse statt. Das Ergebniß dieser Konferenz unterbreitete Bismarck demnächst dem Bundesrath zur Beschlußfassung. Die vorgeschlagenen „Allgemeinen Bestimmungen" entsprachen im Wesentlichen dem bei den früheren Volkszählungen eingeschlagenen Verfahren. Einzelne beantragte Abweichungen von den bisherigen Vorschriften fanden ihre Rechtfertigung in der bei den letzten Zählungen gemachten Erfahrung. In den vorgeschlagenen „Besonderen Bestimmungen" wurde dagegen eine wesentliche Ausdehnung der mit den Volkszählungen bisher verbundenen statistischen Aufnahmen erstrebt und zwar in folgenden Richtungen: 1. Zählung der Bevölkerung auf den in ausländischen Häfen befindlichen deutschen Seeschiffen; 2. Ermittelung der bewohnten und zu Wohnzwecken bestimmten, im Bau vollendeten unbewohnten Gebäude; 3. Ermittelung der von einzelnen Haushaltungen landwirthschaftlich benutzten Flächen, und 4. Verbindung einer Viehzählung mit der Bevölkerungsaufnahme.

Geschäfte unbesoldete Beamte versehen, ist in den letzten Jahren eine so umfängliche geworden, daß die Abneigung gegen den Zwang, der dabei ohne nachweisbar gesetzliche Berechtigung geübt wird, in weiteren Kreisen eine Unzufriedenheit erregt hat, die ich nicht für unberechtigt halten kann. Schon bei den rein staatlichen Behörden, wie sie in Preußen bis zu den Landrathsämtern reichen, ist die unverhältnißmäßige Vermehrung der subalternen Arbeitskräfte während des letzten Jahrzehnts vorwiegend durch die Steigerung der Anforderungen der Statistik nothwendig geworden. Die Abneigung, welche die wiederholte Nöthigung zur Beantwortung der gestellten Fragen begegnet, und die Besorgniß, daß die statistischen Angaben Unterlagen für die Bemessung der Steuern liefern sollen, haben den Erfolg, daß die Antworten nicht blos in den ungebildeten Kreisen der Bevölkerung, sondern auch höher hinauf wissentlich unrichtig gegeben werden, und daß diese Unrichtigkeiten demnächst in den verschiedenen Stadien der Verwaltung durch konjekturale Annahme von Durchschnittsziffern ausgeglichen werden. Die auf diesem Wege gewonnenen Resultate weichen von der Wirklichkeit ab und geben zu irrigen Vorstellungen Anlaß."

29. Mai 1880. Schreiben an den Bundesrath, betr. die Vorlage des Antrags Preußens wegen die Einverleibung der unteren Elbe in das Zollgebiet.

14. Juni 1880. Beschlußfassung des Bundesraths nach Antrag*) unter dem Vorsitze Bismarcks.

1880. Bismarck läßt den von dem Bundesrath beschlossenen Gesetzentwurf, betr. die Anzeige der in Fabriken und ähnlichen Betrieben vorkommenden Unfälle nicht an den Reichstag gelangen, weil er dessen Inhalt nicht zu billigen vermag.**)

Anfangs Juni 1880. **Schreiben an die Bundesregierungen, betr. Erhebungen über die im Reichstag auf Antrag des Grafen Wilhelm Bismarck gefaßte Resolution, betr. die Beschränkung der Wechselfähigkeit.*****) (Regest.)

Die Resolution sei aus der Anschauung hervorgegangen, daß die allgemeine Wechselfähigkeit über das Bedürfniß hinausgehe und wucherlicher

*) Der Antrag Preußens findet sich vollständig abgedruckt in der Nordd. Allgem. Ztg. vom 1. Juni 1880 Nr. 250. Die rasche Erledigung desselben wurde dem Drängen des Kanzlers zugeschrieben. Hamburg wünschte eine Garantie, daß die Zollkontrole ihm gegenüber schonend zur Ausübung gebracht werde, konnte aber eine solche vom Reichskanzler nicht erhalten. Der Beschluß hatte eine verfassungsrechtliche und eine praktische Seite, die letztere in dem Sinne einer Pression auf Hamburg zu Gunsten des Zollanschlusses der Hansestadt (vgl. oben S. 275 Note *).

**) Gegenüber dem Abgeordneten Richter, welcher bei der ersten Berathung des Reichshaushalts-Etats für das Jahr 1881/82 den durch die Nordd. Allgem. Ztg. bekannt gewordenen Vorgang kritisirte, rechtfertigte Bismarck in der Sitzung des Reichstags vom 24. Febr. 1881 sein Verhalten vom staatsrechtlichen Standpunkte aus.

***) Am 22. April 1880 hatte der Reichstags-Abgeordnete Graf Wilhelm Bismarck

Ausbeutung Vorschub leiste. Auch könne nicht ohne Grund behauptet werden, daß die Gewährung der Wechselfähigkeit den an dem Geld- und Handelsverkehr nicht theilnehmenden Berufsklassen keinen Nutzen bringe. Es komme daher vor Allem darauf an, den Umfang festzustellen, in welchem die Wechselfähigkeit ein wirthschaftliches Bedürfniß sei. Von diesem Gesichtspunkt aus werde wohl kaum bezweifelt, daß gewisse Kategorien von Personen sich völlig fern vom Wechselverkehr halten können, z. B. Soldaten, Studenten, Gelehrte, Geistliche, Lehrer und andere Beamte, während Kaufleute, Fabrikanten, Bergwerksbesitzer, Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften, gewerbliche Hülfskassen u. s. w. denselben nicht entbehren könnten. Bei einer Reihe von Berufsarten aber erschienen die Grenzen des wirthschaftlichen Bedürfnisses in hohem Grade zweifelhaft. Vornehmlich gelte dies von den Grundbesitzern und solchen Gewerbtreibenden, die nicht im Sinne des Handelsgesetzbuchs Kaufleute sind. Es dränge sich die Frage auf, ob der Wechselkredit dem größeren oder auch dem kleineren Grundbesitz, ob er dem mit gewerblichen Unternehmungen verknüpften oder auch auf den landwirthschaftlichen Betrieb sich beschränkenden Grundbesitz, ob er dem städtischen wie dem ländlichen Grundbesitz offen zu halten sei, ferner wieweit das Bedürfniß verbiete, den Gewerbtreibenden, namentlich den Handwerkern, den Wechselverkehr zu verschließen. Zur Beantwortung dieser Fragen fehle es bis jetzt an ausreichendem und zuverlässigem Material. Bei der Bedeutung des Gegenstandes für das Gedeihen jener Berufsklassen und für das Gesammtwohl halte er (der Reichskanzler) sich für verpflichtet, die Vornahme der zur Aufklärung der Sache geeigneten Ermittelungen anzuregen. Folgt das Ersuchen, Ermittelungen über die Frage veranlassen zu wollen: „ob das wirthschaftliche Bedürfniß es erheischt, den nicht zu den Kaufleuten gehörenden Grundbesitzern und Gewerbtreibenden, namentlich Handwerkern, die allgemeine Wechselfähigkeit zu erhalten, oder ob es nicht vielmehr eine Beschränkung derselben sowohl zuläßt als erfordert", und, im Falle der Bejahung des letzteren Theils der Alternative, „welche gesetzlich bestimmbaren Grenzen für die Beschränkung zu ziehen sind?" Im Anschluß hieran werde es sich empfehlen, der Frage nachzugehen, welche in den der Resolution des Reichstags vorausgegangenen Verhandlungen, übrigens auch schon bei Berathung der Wechselordnung, angeregt wurde, nämlich: „ob rücksichtlich der

zur dritten Berathung des Gesetzentwurfs, betr. den Wucher, nachstehende Resolution beantragt: Der Reichstag wolle beschließen, dem Herrn Reichskanzler zur Erwägung anheimzugeben, inwieweit es geboten sei, den im Art. 1 der deutschen Wechselordnung gegebenen Begriff der Wechselfähigkeit im Allgemeinen einzuschränken, namentlich durch Anlage von Registern dafür zu sorgen, daß nur die in dieselben eingetragenen Personen, nach Erfüllung bestimmter in dem Gesetze näher festzusetzender Bedingungen, die Wechselfähigkeit erlangen.

genannten Kategorien vom wirthschaftlichen Standpunkt ein Unterschied zwischen gezogenen und eigenen Wechseln zu machen, und ob es überhaupt von diesem Standpunkt geboten ist, neben dem Institut des gezogenen Wechsels das des eigenen Wechsels bestehen zu lassen."

Juli 1880. In Betreff des Zollanschlusses der Hansestädte*) bemerkt Bismarck: „Wenn ich gewußt hätte, daß die Herren Werth darauf legen, schriftlich konstatirt zu sehen, daß ich meine Schuldigkeit thue, so würde ich ihnen gern zehn solcher Briefe geschrieben haben; es ist meine Pflicht, den Zollanschluß der Hansestädte zu erstreben, natürlich mit gesetzlichen Mitteln und unter Achtung vor dem Artikel 34 der Reichsverfassung. Die Reichspolitik muß darauf gerichtet sein, die Zustimmung der Hansestädte zu ihrem Anschluß an das Reichs-Zollgebiet zu gewinnen."

19. Juli 1880, Friedrichsruh. Unterredung mit dem Finanzminister Bitter in der Steuer- und der Zollanschlußfrage. Bismarck überzeugt den Finanzminister unter Vorlegung der auf die Feststellung der Reichsverfassung bezüglichen Aufzeichnungen und Schriftstücke, daß die Freihafenstellung der Hansestädte zur Zeit der Gewährung dieses Zugeständnisses allseitig als eine vorübergehende aufgefaßt worden sei, und daß das einheitliche Reich in zollpolitischer Hinsicht als Ziel vorschwebte. Das längere Verweilen des Oberpräsidenten von Boetticher in Friedrichsruh wird mit derselben Angelegenheit und mit der Frage seines Eintritts in die Regierung in Verbindung gebracht.

17. August 1880. Immediat-Anträge, betr.

a) die Versetzung des Staatssekretärs des Innern, Staatsministers Hofmann, in den Ruhestand mit dem Vorbehalt seiner anderweiten Verwendung,

b) die provisorische Uebernahme der Leitung des Ministeriums für Handel und Gewerbe durch Bismarck.

Genehmigt durch Allerhöchsten Erlaß vom 23. August 1880.

Alle Welt erblickte in der Uebernahme des Handelsministeriums durch den überlasteten Ministerpräsidenten und Reichskanzler den Beginn einer **neuen Aera.****) Hatte

---

*) In der Reichstags-Sitzung vom 10. Mai 1880 hatte der Abgeordnete Dr. Virchow den oben S. 276 im Auszug abgedruckten Brief Bismarcks an den Finanzminister Bitter verlesen. Der Brief war dem Dr. Virchow von dem Abgeordneten Wolffson zur Verfügung gestellt worden, in die Hände des Letzteren aber offenbar nur durch eine Verletzung des Amtsgeheimnisses gelangt. Aus diesem Anlaß brachte die Nordd. Allgem. Ztg. ein Entrefilet: man brauche nicht Briefe zu stehlen, um zu konstatiren, daß der Reichskanzler sich für das schließliche Ziel der Einheit des deutschen Zollgebiets interessire.

**) Die National-Zeitung bemerkte: „Daß Fürst Bismarck selbst beauftragt wird, die Leitung des Ministeriums für Handel und Gewerbe bis auf Weiteres zu übernehmen, wird zu manchen Konjekturen Anlaß geben. Da über die Absichten an entscheidender Stelle bezüglich der Wiederbesetzung des erledigten Amtes bis jetzt nichts Glaubwürdiges bekannt ist, so warten wir die weitere Entwickelung ab." Die Vossische Zeitung sah bereits die Neugestaltung oder vielleicht gar die Auflösung des erst im vorigen Jahre neugebildeten Handelsministeriums voraus. „Es liegt sehr nahe, daß Fürst Bismarck, wenn er, der ja seinen eigenen mehrmals wiederholten Aeußerungen zufolge die auf ihm liegende Arbeitslast schwer empfindet, auch noch die Leitung dieses Ministeriums übernommen hat, besondere Pläne hegt, über welche bisher Authentisches noch nicht verlautet hat. Es scheint, daß von Neuem tiefgreifende Aenderungen in der Organisation der preußischen Staatsverwaltung wie der Reichsverwaltung bevorstehen". Die Schlesische

man zu viel erwartet? Diese Frage soll der demnächst erscheinende Schlußband*) beantworten.

Presse meinte, die nächste Zeit werde manche Ueberraschungen bringen. „Indem Fürst Bismarck in die Leitung des Handelsministeriums eintritt, erklärt er, daß er den Kampf in der wirthschaftlichen Frage mit aller Energie aufnehmen will. Er hat die Reorganisation der preußischen Armee durchgesetzt gegen die gesammte liberale Opposition, und nunmehr will der Kanzler seine ganze Kraft auch auf ökonomischem Gebiete erproben. . . . Man steht also am Anfang eines endlosen Konflikts. Fürst Bismarck hat eine starke Position inne; ihm bleibt das Privilegium, auf das ihm seine Thaten ein Anrecht geben. Aber wohl ist die Gesellschaft zu fürchten, die sich an seine Fersen heftet, da findet sich Alles zusammen, was eine dunkle Farbe trägt: die Feudalen, die Ultramontanen, die Pietisten, die Antisemiten, die Zünftler, die Feinde des Fortschritts in allen Zweigen der Gesellschaft, sie alle sind vereinigt unter der Fahne des Schutzzolls. Der Kampf, welcher sich entwickelt, wird ganz eigenthümliche und nicht immer ganz angenehme Erörterungen zu Tage fördern. Bei allem inneren Hader und mancherlei auffallenden und unbehaglichen Erscheinungen vergesse man aber die Hauptsache nicht: Fürst Bismarcks großartige staatsmännische Begabung und seine stets bewährte Vaterlandsliebe. Er kann sich in den Mitteln irren, in den Zwecken niemals."

*) Demselben wird ein auch diesen Band umfassendes Personen- und Sachregister beigegeben.

Wilhelm Gronau's Buchdruckerei, Berlin W.

Aktenstücke

zur

Wirthschaftspolitik des Fürsten Bismarck.

Aktenstücke

zur

Wirthschaftspolitik

des

Fürsten Bismarck.

Herausgegeben

von

Heinrich von Poschinger.

I. Band.

Bis zur Uebernahme des Handelsministeriums (1880).

Berlin
Verlag von Paul Hennig
1890.

Für mich hat immer nur ein einziger Kompaß, ein einziger Polarstern, nach dem ich steuere, bestanden: salus publica.

Reichstagsrede Bismarcks vom 24. Febr. 1881.

Alle Rechte vorbehalten.

Vorwort.

Zu dem Bilde, welches in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth“ kürzlich zu geben versucht worden ist, sind die Züge und Farben aus den Materialien entnommen, welche damals schon Gemeingut waren. Seitdem ist uns Einblick in die Werkstatt gewährt worden, in der die betreffenden Vorlagen hergestellt wurden, welche der Kanzler an den Bundesrath und den Reichstag gebracht hat. Wir freuen uns, dem Leser hiermit eine stattliche Reihe bisher unveröffentlichter Dokumente über die Handels- und Steuerpolitik, das Eisenbahnwesen und die Maßregeln zum Besten der wirthschaftlich Schwachen vorlegen zu können.

Bei der Auswahl aus dem reichen Stoff ist daran festgehalten, nur solche Stücke aufzunehmen, hinsichtlich deren dem Fürsten Bismarck auch bei der peinlichsten Prüfung das geistige Eigenthum nicht bestritten werden kann. Eine große Anzahl der in die Sammlung aufgenommenen Schriftstücke, insbesondere aus der Zeit vor 1870, ist von seiner Hand, andere sind sein Diktat oder nachweisbar auf Vortrag bei ihm oder auf seine von Varzin und Friedrichsruh ergangenen Weisungen ausgearbeitet. Auch diese eigensten Erzeugnisse sind noch so zahlreich, daß eine engere Wahl zu treffen war. Wie bei Abfassung des Werkes „Preußen im Bundestag“ war vor allem die historische Bedeutung des einzelnen Schriftstücks maßgebend; nebenher ist auch der Ausspruch Brentanos beachtet worden, daß die Wahrnehmung und Aufzeichnung selbst der bescheidensten Thatsache auf dem wirthschaftlichen Gebiete einen größeren Werth für die Wissenschaft habe als die scharfsinnigste Deduktion.

Der Abdruck ist wie in „Preußen im Bundestag“ größtentheils in wörtlicher Vollständigkeit erfolgt, hin und wieder in abkürzendem Regest mit

genauer Wiedergabe des Sinnes. Alle Versuche, eine andere als die chronologische Reihenfolge anzunehmen, haben sich als unausführbar erwiesen. Eine systematische Ordnung des Stoffes, ja selbst nur eine gruppenweise Zusammenfassung einzelner geschlossener Materien hätte die Uebersicht über alle gleichzeitigen Einwirkungen und Erwägungen beeinträchtigt oder Wiederholungen nöthig gemacht.

Die allgemeinen orientirenden Bemerkungen, welche in dem zu Eingang erwähnten Buche den einzelnen Kapiteln beigegeben sind, machen es unnöthig, das vorliegende mit einer erläuternden Einleitung zu versehen. Wo ausnahmsweise eine neue Materie hineinspielt, hat man es vorgezogen, die wünschenswerthe Verständigung in der Form von Anmerkungen zu bringen.

Die beiden Werke, nebeneinander gehalten, geben gleichsam ein stereoskopisches Bild; und je weiter in der Zeit der Beschauer davon abstehen wird, desto gerundeter wird es ihm erscheinen, mit desto größerer Bewunderung und Dankbarkeit wird er auf den Mann blicken, dessen Stempel die ganze wirthschaftliche Entwicklung Deutschlands trägt. Als der Entwurf der Verfassung des Norddeutschen Bundes bekannt geworden war, wurde aus dem Staatsrecht bewiesen, ein solches Gebilde sei weder ein Bundesstaat, wozu ihm diese, noch ein Staatenbund, wozu ihm jene Eigenschaften fehlten, existire also wissenschaftlich nicht. Unbeirrt führte Bismarck seinen Plan aus, und die Wissenschaft hat sich auf die neue Schöpfung eingerichtet.

Viel schwerer und langwieriger war der Kampf gegen die Schulmeinungen auf dem wirthschaftlichen Gebiete. Sobald das Haus des deutschen Volkes aufgerichtet war, hat Bismarck über die innere Einrichtung mit anderen Gedanken auch die ausgesprochen, welche jetzt in dem neuen Zolltarif, in dem Unfall- und dem Invaliditätsgesetze verkörpert sind. Aber wie lange sah er sich vergebens nach so willigen Gehülfen um, wie ihm auf dem politischen Gebiete die zwingende Gewalt der Dinge und ein nie erloschenes Sehnen der Deutschen nach Einheit zugeführt hatten! Wo er die nächste Hülfe zu suchen angewiesen war, wurden seine Vorschläge halb scherzend, halb verächtlich bei Seite gelegt. In einer Sache blieben 17, sage siebzehn Erinnerungsschreiben ohne Antwort; durch rücksichtsloses Zu-den-Akten-schreiben hoffte man den lästigen Projektenmacher zu ermüden.

Auch im Reichstag hat weniger das Klasseninteresse als die Schulmeinung die Vorlagen wieder und wieder zu Fall gebracht.

Die Kraft, das hartnäckige Todschweigen und Niederstimmen endlich zu überwinden, schöpfte Bismarck aus seiner Gabe, Dinge auch ohne Vermittlung von Wörtern zu sehen und aus der im Reiche sich allmälig verbreitenden Ueberzeugung, daß seine Staatswirthschaft nicht aus dem „Reichthum der Völker" abgeleitet, sondern auf das Wohl eines Jeden angelegt, daß er Volkswirth in einem anderen Sinne ist, als in welchem das Wort durch eine schiefe Uebersetzung von National Economy in unsere Sprache eingeführt ist.

In dem am Schlusse angefügten Personen- und Sachregister ist auch das in dem Buche „Fürst Bismarck als Volkswirth" enthaltene Material mit berücksichtigt. Da der Stoff und die handelnden Personen hier und dort zum großen Theil dieselben sind, so hat die Verbindung des Registerwerks sich von selbst empfohlen.

Inhalt.

I. Abschnitt.

Von der Uebernahme des Ministeriums bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes. 1862—1867.

Urkunden.

1862.

Seite

Novbr. 21. 1. Vertraulicher Erlaß an den Königlichen Gesandten Freiherrn von Richthofen in Hamburg, betreffend die hanseatischerseits bei der niederländischen Regierung nachgesuchte Vermittelung zum Abschluß eines Handelsvertrags mit Japan 3

Dezbr. 25. 2. Eigenhändiger Immediatbericht, betreffend den Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags mit Frankreich . . . 4

„ 25. 3. Promemoria, betreffend die Gründe für das Eingehen auf den Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung Preußens an die Handelsverträge vom 2. August 1862. Die Opposition einzelner deutscher Regierungen gegen diese Verträge. Bedürfnisse und Bestrebungen Preußens auf dem Gebiete der deutschen Politik. Der Austritt aus dem deutschen Bunde, ein Zielpunkt von Preußens Politik. Gründe für die Verminderung des preußischen Einflusses nach Außen. Der Ausgangspunkt zur Abhülfe in einer Reform des Zollvereins zu suchen. Der Vertrag mit Frankreich, ein Mittel zum Ziele 5

1863.

März 18. 4. Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Errichtung von Alters-Versorgungsanstalten für die arbeitenden Klassen. Vortheile dieser Institute. Interesse des Staates an der Anregung und Förderung derselben 10

April 12. 5. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhältnisse der Handwerker und der arbeitenden Klassen. Nothwendigkeit einer ernstlichen Prüfung und Behandlung der Arbeiterfrage durch die Regierung 12

			Seite
April	15.	6. Erlaß an den Grafen Münster in Cassel, betreffend die Haltung Kurhessens zu dem Zoll- und Handelsvertrage. Ein Zusammenhalten der deutschen Staaten hauptsächlich im Interesse der kleineren geboten	13
Oktober	30.	Ersuchen an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, den Regierungsrath von Kendell als Kommissar an der Konferenz über den Entwurf eines Genossenschaftsgesetzes theilnehmen zu lassen	15
Novbr.	16.	7. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau. Die geeignetste Linie für eine Eisenbahn nach Stolp	16

1864.

Februar	24.	8. Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn-Verhandlungen mit Mecklenburg zum Zwecke einer direkten Schienenverbindung zwischen Stettin und Hamburg. Der Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Bahn	17
März	31.	9. Erlaß an den Königl. preuß. außerordentlichen Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betreffend die Anlage eines Kanals zur Verbindung der Nord- und Ostsee. Appell an das Interesse des Kaisers Napoleon für das Projekt	18
Mai	11.	10. Vertrauliches Schreiben an den Landrath Freiherrn von Rosenberg in Waldenburg in Schlesien, betreffend die Beschwerde der Weber aus dem Waldenburger Kreise gegen die Fabrikherren	20
„	25.	11. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Niedersetzung einer Kommission zur Berathung der Weberverhältnisse in Schlesien und verwandter Nothstände	22
„	31.	12. Vertrauliches Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Wahrung der amtlichen Unparteilichkeit in der Angelegenheit der Weber des Waldenburger Kreises .	22
„	31.	13. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Weberverhältnisse im Waldenburger Kreise. Werkthätiges Eintreten für die Nothleidenden	24
Juni	17.	14. Vertrauliches Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Enquete über die Weberzustände im Waldenburger Kreise	25
„	28.	15. Karlsbad. Vertraulicher Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. die Zolleinigung mit Oesterreich, Festhalten an dem Handelsvertrag mit Frankreich. Haltung Oesterreichs gegenüber dem letzteren	25
„	30.	16. Karlsbad. Schreiben an den Ministerialdirektor Philipsborn, betreffend den Anspruch Oldenburgs auf das Präzipuum . .	27
Juli	4.	17. Karlsbad. Erlaß an den Unterstaatssekretär von Thile, betr. den Abschluß eines Handelsvertrags mit Italien. Haltung Oesterreichs in Bezug auf dieses Verfahren. Mittheilung an Königreich Sachsen. Einleitung der ersten Schritte zum Vertragsabschlusse	28

				Seite
Juli	15.	18.	Karlsbad. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Förderung der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber. Bildung einer Association derselben . . .	30
August	3.	19.	Gastein. Immediatbericht, betreffend eine Unterredung mit dem Kaiser von Oesterreich über die Handels- und Zollfragen zwischen Preußen und Oesterreich. Der Minister Schmerling und die österreichische Presse	31
„	12.	20.	Gastein. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. den Versuch, die Giersdorfer Weber-Association bis zu ihrer vollen Selbständigkeit durchzuführen	32
„	25.	21.	Schönbrunn. Erlaß an den Königl. Gesandten in Wien Frhrn. v. Werther, betr. die Handelsvertrags-Verhandlungen zwischen Oesterreich und dem Zollverein	33
„	27.	22.	München. Ganz vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhandlungen mit Oesterreich wegen der Handels- und Zollfrage. Die Inaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung mit Oesterreich und die Realisirbarkeit dieses Gedankens	36
Septbr.	8.	23.	Baden-Baden. Ganz vertraulicher Erlaß an den Königl. Gesandten Frhrn. v. Werther in Wien, betr. den Stand der Verhandlungen über den Abschluß eines Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich. Durch die Ressortminister Herrn von Bismarck bereitete Schwierigkeiten. Nothwendigkeit eines größeren Entgegenkommens seitens des Grafen Rechberg. Briefwechsel zwischen ihm und Herrn von Bismarck	38
Oktober	10.	24.	Biarritz. Telegramm nach Berlin, betreffend die Verhandlungen mit der österreichischen Regierung über die Zoll- und Handelsangelegenheit. Die Klausel wegen künftiger Verabredungen über eine Zolleinigung mit Oesterreich erscheint unverfänglich	40
„	10.	25.	Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Die Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung und der Rücktritt des Grafen Rechberg. Ziele der Schmerlingschen Politik und Konsequenzen für die Haltung Preußens in der Herzogthümerfrage	41
„	16.	26.	Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Unverfänglichkeit der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung. Bedeutung einer Ablehnung derselben durch Preußen. Muthmaßliche Folgen in Bezug auf die österreichische Politik. Die Bestrebungen v. Schmerlings. Schlußantrag	44
Novbr.	7.	27.	Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Entwickelung der Weber-Association im Waldenburger Kreise durch Anschaffung neuer Webstühle	49
„	9.	28.	Vertraulicher Erlaß an den Gesandten Freiherrn von Werther in Wien, betr. Gesichtspunkte in Betreff der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung; Verhandlungen mit dem Grafen Rech-	

				Seite
			berg darüber. Eingehen Preußens auf die österreichischen Wünsche. Politische Bedeutung dieses Schrittes	49
Novbr.	20.	29.	Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Handelsbeziehungen zu Rußland und die Attachirung eines Fachmanns an die Königl. Gesandtschaft in St. Petersburg. Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs	52
Dezbr.	31.	30.	Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Berliner Haus- und Miethssteuer. Antrag auf Verminderung derselben	54

1865.

Januar	20.	31.	Votum, betr. die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals als Staatsunternehmen.	55
Februar	11.	32.	Schreiben an den Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg von Jagow in Potsdam, betr. die Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses	55
März	7.		Schreiben an einen Konservativen, betr. die Reform des Hypothekenwesens	56
Juni	25.	33.	Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. Befürwortung des in dem Entwurf zu dem schweizerischen Handelsvertrage enthaltenen Artikels wegen der Alpen-Eisenbahn	56
Juli	7.		Ersuchen an den Handelsminister Grafen Itzenplitz um eine Aeußerung über die von der Börsenzeitung behauptete Benachtheiligung der diesseitigen Seidenwaarenfabrikanten durch den österreichischen Zollvertrag	58
Juli	12.	34.	Karlsbad. Schreiben an den Polizeipräsidenten von Bernuth in Berlin, betr. Erhebungen über die Rothweinfabrikation in Deutschland. Anregung eines strafrechtlichen oder polizeilichen Einschreitens dagegen	59
August	16.	35.	Gastein. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Bildung und Zusammensetzung einer Kommission zur Berathung der Arbeiterfrage	60
„	24.	36.	Denkschrift, betr. die Lage der Weberbevölkerung in den Kreisen Waldenburg und Reichenbach. Das Staatsministerium und die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie. Einwirkung des Staates auf die Regelung der Arbeitslöhne. Staatliche Förderung von Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften	62
Septbr.	15.	37.	Schreiben an den Staats- und Marineminister von Roon und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Erhebungen über die zweckmäßigste Lage desselben. .	65
Novbr.	16.	38.	Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betr. die Herbeiführung eines einheitlichen oder gleichmäßigen Münzsystems in den wichtigeren Staaten Europas. Unterredung mit dem Minister Drouyn de Lhuys in Paris	66
Dezbr.	7.		Ersuchen an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg um möglichste Berücksichtigung eines Gesuchs, betr. Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses	67

Seite

Dezbr. 23. 39. Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, betr. Getreidespekulationen an der Berliner Börse 68

„ 26. 40. Schreiben an den Generaldirektor der Landfeuersocietät von Hülsen in Merseburg, betr. eine Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S. 68

„ 31. 41. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betreffend die Reorganisation des Steuerwesens 69

1866.

Januar 3. 42. Vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betreffend den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf Schritte zur Verwirklichung des Unternehmens. Vortheile von der Inangriffnahme des Projekts 70

„ 10. 43. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Konzessionsertheilung für die Berlin-Lehrter Eisenbahn. Antrag auf Beschleunigung der Entscheidung der Regierung. Vorzug der Begründung neuer, selbständiger Eisenbahnen vor den fortgesetzten Erweiterungen der bestehenden Unternehmungen. Aus der Konkurrenz erwachsende wirthschaftliche Vortheile . 72

„ 20. 44. Schreiben an die Minister der Finanzen, für Handel und des Innern, betr. die Herstellung von Eisenbahnen in der Provinz Posen. Dringlichkeit der Maßregel im allgemeinen Staatsinteresse 74

Februar 3. 45. Schreiben an den Staatsminister a. D. Freiherrn von der Heydt, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Ausführung der betr. Bestimmungen der Gasteiner Konvention 75

„ 8. 46. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Förderung der Berliner Associations-Buchdruckerei durch positive Mittel 76

„ 12. 47. Schreiben an Louis Moser aus Southhampton, betr. das Projekt von transatlantischen Kompagnien 77

„ 21. 48. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf energische Verfolgung des Projekts. Aufforderung der dabei interessirten norddeutschen Staaten zur Theilnahme an der Sache 77

„ 26. 49. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betr. die Verbesserung des preußischen Steuerwesens. Zuwendung von Steuerermäßigungen an die unbemittelten Klassen. Stärkere steuerliche Heranziehung des Großhandels und des Fabrikbetriebes 78

„ 27. 50. Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betr. die Gewährung eines Darlehns aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds an die sogen. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter, Shawlweber 80

März 2. 51. Schreiben an den Generaldirektor der Landfeuersozietät von Hülsen in Merseburg, betreffend die Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S. 82

				Seite
März	21.	52.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend das Projekt einer Berliner Vorschußbank für Handwerker und kleine Gewerbetreibende	82
April	19.	53.	Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, z. H. des Geheimen Kommerzienraths Ed. Conrad, betreffend die Bewahrung des Wohlstandes Preußens vor den Wechselfällen eines Krieges	84
Juni	11.	54.	Votum, betreffend die Maßregeln zur Beseitigung einer wirthschaftlichen Krisis beim Ausbruche des Krieges mit Oesterreich. Fürsorge für die Grundbesitzer, die kleineren Gewerbetreibenden und die Handwerker. Gründe für ihren Anspruch auf staatliche Berücksichtigung. Abänderung der Hypotheken-Ordnung. Förderung des Real- und Personal-Kredits der Grundbesitzer. Preußen überwiegend ein Ackerbau treibender Staat. Antrag auf Moratorien, Verbot des Zuschlags bei Subhastationen zu unangemessenem Preise. Suspendirung der Schuldhaft . .	85
„	11.	55.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend das Gesuch der Gewerbebank Schuster & Co. in Berlin um Gewährung eines Darlehns aus der Staatskasse	90
„	13.	56.	Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betreffend ein unrichtiges Verfahren der Steuerämter in Bezug auf das Staatspapiergeld	91
„	13.	57.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Befugniß der Fabrikanten zur Haltung von Lehrlingen .	92
„	16.		Verwendung bei dem Minister des Innern Grafen zu Eulenburg für Eröffnung von Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter Berlins	93

1867.

Januar	20.		Anordnung von Erhebungen über Erhebung ꝛc. der englischen Malzsteuer, des Tabackzolls und der Papiersteuer	94
„	21.		Festhalten an der Berührung Lübecks durch die projektirte Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn	95
Februar	19.		Verwendung für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Witzenhausen-Groß-Almerode-Kassel	95
„	15.	58.	Vertraulicher Erlaß an die Gesandten in München, Stuttgart, Darmstadt und Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollvereinsverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bund und Süddeutschland. Antrag auf Bildung eines Zollparlaments	95
Mai	17.	59.	Erlaß an den Königlichen Gesandten Grafen von Flemming in Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bund und Süddeutschland	96
,	23.	60.	Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. den Verbleib Luxemburgs im Zollverein. Zurückweisung französischer Zumuthungen auf Aenderung dieses Verhältnisses .	97

II. Abschnitt.

Von Gründung des Norddeutschen Bundes bis zum Rücktritt Delbrücks. 1867—Mai 1876.

1867. Seite

Sept. 15. 61. Schreiben an den Chef des Generalstabes der Armee Grafen von Moltke, betr. das künftige militärische Eisenbahnnetz . . 101

1868.

Januar 6. 62. Immediatbericht, betr. den Nothstand in der Provinz Preußen. Vorschlag einer Feststellung der Nothlage. Zuhülfenahme von Organen der Militärverwaltung 102

„ 10. 63. Schreiben an den Präsidenten des Bundeskanzler-Amts Delbrück, betr. die Vereinfachung des Zolltarifs und die Revision der Zollordnung 104

„ 15. 64. Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Mangel zulänglicher Informationen der Regierung über den Börsenverkehr. Der Grund für die Unzulänglichkeit der Beamten-Organisation 104

„ 22. 65. Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen. Mängel in Bezug auf die Zufuhr von Lebensmitteln und die Beschaffung der Frühjahrssaat. Pflicht der Regierung zu schleuniger Remedur 107

„ 23. 66. Schreiben an den Finanzminister Freiherrn von der Heydt, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen. Ausdehnung der Darlehnskassen auf die kleineren Handwerker 108

„ 26. Austausch von Noten mit dem französischen Botschafter Benedetti, betr. die Entbindung der Großherzoglich mecklenburgischen Regierungen von den auf den Bestimmungen des Vertrags von 1865 beruhenden Verpflichtungen 109

Februar 2. 67. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Schaffung von Organen zur Information der Regierung über den Börsenverkehr sowie über die Lage der arbeitenden Klassen. Mängel des Beamten-Organismus gegenüber dem veränderten Wirthschaftsleben. Auswüchse des Börsenverkehrs, Nothwendigkeit einer Kontrole desselben. Schaffung eines sachverständigen Kontrolamts. Vortheile einer staatlichen Beaufsichtigung der Börse. Bessere Orientirung der Regierung über die Lage der arbeitenden Klassen. Hinweis auf die Untersuchungs-Kommission in England 109

„ 14. 68. Schreiben an den General-Landschaftsrath von Heyden-Kartlow, betreffend das Projekt einer Bundes-Pfandbank 113

„ 26. 69. Erlaß an den Gesandten von Gerolt in Washington, betreffend Untersuchungen über die Beförderung von Auswanderern. Beschaffung statistischen und sonstigen Materials 114

				Seite
Februar	26.	70.	Erlaß an den Königlichen Korvetten-Kapitän Henk in Hamburg, betreffend Untersuchungen über die Beförderung von Auswanderern	115
März	15.	71.	Schreiben an das Bundeskanzler-Amt, betreffend die Enquete des Norddeutschen Bundes über das Hypothekenbankwesen. Formulirung der Fragen hierfür	116
April	1.		Uebersendung einer Broschüre über das Auswanderungswesen an den Minister Delbrück	117
Mai	15.	72.	Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend den Nothstand in Preußen. Erhebungen über ungerechte Vertheilung der Saatvorschüsse	117
„	24.	73.	Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die schleswig-holsteinsche Austernfischerei	118
August	7.	74.	Varzin. Schreiben an den Kabinetsrath von Mühler, betreffend die Bildung von Gesellschaften in der Rheinprovinz zur Pachtung von größeren Gütern in den östlichen Provinzen	118
Oktober	18.	75.	Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Geheimen Ober-Regierungsrath Eck, betreffend die Finanzmaßregeln im Reich (Steuerreform). Deckung der Bundesausgaben durch Bundessteuern bis zur vollen Beseitigung der Matrikularbeiträge. Konsolidirung der Bundesinstitution durch ein solidarisches Finanzsystem. Nachtheile der Matrikularbeiträge. Eine parlamentarische Niederlage kein Grund zur Unterlassung einer richtigen Finanzpolitik. Maßregeln zur Deckung des preußischen Defizits. Eventualitäten im Falle eines ablehnenden Votums des Landtags. Nothwendigkeit einer energischen Vorbereitung der Bundesfinanzvorlagen. Die Haltung der süddeutschen Regierungen und das Zollparlament	119

1869.

Januar	29.	76.	Cirkular-Schreiben an die deutschen Bundesregierungen, betreffend die Konzessionen für neue Eisenbahnen. Mittel zur Herstellung gleichmäßiger und herabgesetzter Gütertarife. Erstrebung des Einpfennigtarifs im Sinne des Art. 45 der Bundesverfassung. Hinweis auf eine zweckmäßige Konzessionsbedingung in Preußen. Wunsch einer Benachrichtigung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte	123
Februar	11.	77.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Beschränkung der Freibillets auf den Staatsbahnen	126
„	19.	78.	Schreiben an die Minister für die Finanzen v. d. Heydt, für Handel Grafen Itzenplitz und für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die Hebung der Fischerei auf offener See und die Förderung der Austernzucht	127
April	8.	79.	Votum, betreffend die Börsensteuer. Rechtfertigung derselben.	128
„	12.	80.	Schreiben an den Färbermeister Sommer in Schweidnitz, betreffend die Mahl- und Schlachtsteuer	129

				Seite
April	25.		Uebersendung eines Projekts, betr. die Errichtung einer Deutsch-Amerikanischen Handelsgesellschaft, an die Ressortminister . .	129
Mai	12.	81.	Schreiben an den Polizeipräsidenten von Wurmb in Berlin, betreffend das Projekt der Norddeutschen Eiswerke, Seefische in besonderen Hallen auf Straßen und Plätzen zum Verkaufe zu bringen	130
Juni	3.	82.	Schreiben an den Kaufmann C. H. S. Schulz in Stettin, betreffend die Herstellung einer direkten Dampferverbindung zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten	130
„	11.	83.	Schreiben an den Handelsminister Grafen von Itzenplitz, betreffend die Vermeidung eines Wagenwechsels auf der Kreienser Route zwischen Berlin und Cöln. Eingreifen des Bundeskanzlers auf Grund des Art. 44 der Bundesverfassung . . .	131
Juli	23.	84.	Varzin. Schreiben an den Finanzminister von der Heydt, betreffend die mangelhafte Betriebsführung auf den pommerschen Eisenbahnen	133
Septbr.	15.	85.	Varzin. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath im Staatsministerium Wehrmann, betreffend die Abkürzung der Kreditfristen für die Rübenzucker- und die Branntweinsteuer. Kritik des hierauf gerichteten Finanzvorschlags. Bedürfniß einer dauernden Erhöhung der Einnahmen des Norddeutschen Bundes	134
Oktober	2.	86.	Varzin. Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betreffend eine Beschränkung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer und die Rübenzuckersteuer. Inopportunität einer solchen Maßregel	136
Novbr.	5.	87.	Varzin. Vertraulicher Brief an den Finanzminister Camphausen, betreffend den Konflikt des Obersten von Stoffel auf dem Bahnhofe in Hamburg und die zollamtliche Revision des Gepäcks der Reisenden. Antrag auf Beseitigung der hierbei zu Tage getretenen Mißstände	139
Dezbr.	4.	88.	Aufzeichnung des Geheimen Regierungsraths Wehrmann, betreffend eine Aeußerung des Grafen Bismarck über die Benutzung der Post zu einer Anstalt für Lebensversicherung, Altersversorgung und Sparkassen	140
„	11.	89.	Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Nachtheile aus der Zersplitterung der deutschen Bahnen, Erstrebung einheitlicher Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr und gleichmäßiger billiger Tarife	140
„	16.	90.	Privateingabe des Besitzers des Ritterguts Varzin an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wünschenswerthe Abänderung des Flößerei-Reglements für die Wipper. Benachtheiligung der Industriellen durch die einseitige Beförderung der Flößereiinteressen. Bedeutung der Flößerei auf der Wipper. Umschwung der Holzverwerthung	

Seite

seit der Einführung neuer Fabrikbetriebe an der Wipper. Abwägung der wirthschaftlichen Vortheile. Die Einführung geeigneter Fabrikbetriebe auf dem Lande ein Mittel zur Einschränkung der Auswanderung. Unverträglichkeit der uneingeschränkten Flößerei mit dem Fabrikbetriebe 142

1870.

Januar 10. 91. Schreiben an den Kanzler des Norddeutschen Bundes, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Erwerbung von Sympathien des Bundes durch Fortschritte im Eisenbahnwesen. 146

„ 21. 92. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Provinz Pommern. Vereinfachung des Betriebes auf den dortigen Bahnen . . 148

„ 24. 93. Schreiben an den Ministerialdirektor Weishaupt, betreffend die Nothwendigkeit weiterer Frachtermäßigungen auf den pommerschen Eisenbahnen und die wirksamere Handhabung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Hiermit zu erreichende politische Vortheile 150

„ 26. Einverständniß mit Wiederaufnahme der Verhandlungen wegen Ausführung des Nord-Ostsee-Kanalprojekts 151

Februar 9. Ersuchen an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg um Mittheilung der für die Abgebrannten in Havelberg getroffenen Maßregeln 151

Juli 2. 94. Schreiben an den Oberpräsidenten der Provinz Hannover Grafen zu Stolberg, betreffend den fiskalischen Gesichtspunkt beim Ausbau des Eisenbahnnetzes 152

„ 18. 95. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Finanzminister Camphausen, betreffend die Gründung von Darlehnskassen 152

„ 22. 96. Immediatbericht, betreffend das Projekt einer Eisenbahn von Breslau nach Raudten. Fiskalisches Interesse bei der Gründung neuer Bahnen 153

1871.

Februar 11. 97. Versailles. Schreiben an den Chef des Generalstabes, General von Moltke, betreffend die Wiederherstellung des regelmäßigen Briefverkehrs für die Einwohner von Paris 154

„ 19. Versailles. Ersuchen an den Vorstand des deutschen Fischereivereins um nähere Präzisirung seiner Vorschläge wegen Unterstützung der Anstalt zur künstlichen Fischzucht bei Hüningen a. Rh. 155

März 14. 98. Votum über die handelspolitischen Bestimmungen des Friedensvertrags mit Frankreich. Einführung eines Schutzzollsystems gegenüber Frankreich. Erhöhung des Zolls auf französische Weine. Die Erwerbung der Ostbahnstrecke in Elsaß-Lothringen 155

Juli 31. 99. Varzin. Erlaß an den Direktor im Reichskanzler-Amt Eck, betreffend das Rechtsverhältniß der Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Güter absendenden Publikum. Klagerecht des Publi-

Seite

kums gegenüber den Bahnen auf Annahme und Beförderung von Gütern 157

August 14. 100. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahnbetriebsmittel. Mängel bei der Hinterpommerschen Eisenbahn. Loslösung von ihrer Verbindung mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn oder schärfere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts. Der Staatszuschuß und die Zweigbahnen 158

Oktober 20. 101. Immediatbericht, betreffend Bedenken gegen die Gewährung einer Staatsgarantie für Eisenbahnen. Erbauung des preußischen Theils der Eisenbahnlinie Fulda-Meiningen durch den Staat . 159

„ 21. 102. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung. Berücksichtigung der gerechten Wünsche der arbeitenden Klassen. Einschreiten gegen die staatsgefährlichen Agitationen derselben. Kommissarische Berathungen, betreffend die soziale Frage. Winke hinsichtlich der Zusammensetzung der Kommission . . 160

Novbr. 16. 103. Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Aufhebung der Stempelabgabe von Zeitungen und Kalendern. Priorität der Abschaffung der Klassensteuer in den untersten Stufen. Ermäßigung bezw. Aufhebung der Salzsteuer . . . 162

„ 17. 104. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend positive Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung 164

1872.

März 9. Stellungnahme zur Interpellation der Abgeordneten Elsner von Gronow und Genossen wegen Konzessionirung einer Privatbahn von Berlin nach Frankfurt a. M. 168

Oktober 17. 105. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Wagener an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Reform der Erbschaftssteuer 168

„ 17. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Wagener an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Aufnahme von Bestimmungen wegen Einziehung der Einkommensteuer aus Aktienbesitz in den Gesetzentwurf über die Reform der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer 169

1873.

Januar 29. 106. Schreiben an den Ministerpräsidenten Grafen von Roon, betreffend den Bau und die Richtung einer Bahn von Hagenow nach Oldesloe. Nachtheile der Zentralisation verschiedener privater Bahnkomplexe zu Einer Verwaltung. Nachtheile derartiger Fusionen 170

„ 30. 107. Schreiben an das Königliche Staatsministerium, betreffend Gründe gegen den Verkauf der Königlichen Eisengießerei in Berlin und für die thunlichste Beibehaltung dieses sowie der sonstigen fiskalischen Grundstücke daselbst 171

Seite

Februar 5. 108. Votum zu dem Antrage des Abgeordneten von Brandt, betreffend die Ergänzung der Eisenbahn-Anleihe durch Einstellung einer Position für die Masurische Eisenbahn. Die staatliche Erwerbung der von Berlin ausgehenden Hauptlinien und die Durchbrechung des Monopols der großen Privatbahnen das Ziel der Eisenbahnpolitik 172

März 1. 109. Schreiben an den Ministerpräsidenten, Generalfeldmarschall Grafen von Roon, betreffend die Grundsätze, nach welchen künftig das Eisenbahnwesen geleitet werden soll. Beurtheilung der bisherigen Verwaltung. Würdigung der verschiedenen Aufgaben der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums. Die Aufsicht über die Privateisenbahnen ist schwierig zu handhaben und steht in oberer Instanz dem Reiche zu. Verwirklichung der Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen. Eine nachdrücklichere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts geboten. Grundsätze, nach welchen das Konzessionswesen und der Staatseisenbahnbau aufgefaßt werden sollen. Förderung der Herstellung einer staatlichen Konkurrenz für die Privatbahnen. Die größeren Verkehrslinien sollte der Staat ausführen. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantirter Zweigbahnen bestehen. Veröffentlichung der Grundsätze für die Behandlung von Konzessions-Anträgen 173

„ 4. 110. Votum, betreffend die Aufhebung der Stempelsteuer von Zeitungen und Kalendern. Opportunität einer solchen Maßregel. Würdigung der auf die Aufhebung abzielenden Kammerbeschlüsse. Gründe für die einstweilige Aufrechthaltung der Steuer. Muthmaßliche Folgen ihrer Beseitigung in Bezug auf die Presse 183

April 3. Anregung einer Regelung und Beschränkung des Koalitionsrechts, des Vereinswesens und der Freizügigkeit 185

„ 11. 111. Schreiben an den Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Einschränkung der öffentlichen Bauten. Mißverhältniß zwischen der Nachfrage nach Arbeit und den Arbeitskräften. Zurückstellung aller nicht dringenden staatlichen Bauten 186

Mitte Mai. Aktenvermerk, betreffend die Ausführung des Baues einer Eisenbahn von Berlin nach Aschberg durch den Staat, und Beschränkung der Genehmigung von Eisenbahnen 187

Mai 20. 112. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Grafen Königsmarck, betreffend die kommissarischen Berathungen der ländlichen Arbeiterfrage. Theilnahme praktisch bewährter Sachkundiger bei Berathung wirthschaftlicher Gesetze 187

Oktober 15. 113. Erlaß an das Reichskanzler-Amt, betreffend die Veröffentlichung einer Verwarnung vor den gegen deutsche Auswanderer in deutschen Seehäfen mit chilenischem Gelde verübten Betrügereien. Stellung der Reichsregierung zur Auswanderungsfrage 189

Seite

Novbr. 18. 114. Reinfeld bei Barnow. Schreiben des Geh. Legationsraths Lothar Bucher an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Scheele, betreffend die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 Prozent 190

1874.

Januar 23. 115. Votum zu dem Gesetzentwurf, betreffend eine anderweite Regelung des staatlichen Aufsichtsrechts über die noch vorhandenen Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen Provinzen. Bedürfniß einer solchen Maßregel wegen der Mängel in der Bewirthschaftung der betreffenden Wälder 191

Mai 17. 116. Erlaß an das Reichs-Eisenbahn-Amt, betreffend die Gewinnung einer statistischen Uebersicht über die Beschwerden in Eisenbahnsachen 193

Septbr. 14. 117. Varzin. Votum, betreffend die Fusionirung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Nachtheile einer solchen Maßregel. Ankauf beider Linien durch den Staat 193

1875.

Februar 3. 118. Votum, betreffend den Entwurf einer Seuchenordnung für den preußischen Staat. Einholen des Gutachtens bewährter praktischer Landwirthe über die Gesetzesvorlage 196

„ 4. 119. Votum, betreffend die Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife durch einen Zuschlag von 20 Prozent. Bedeutung der Bestimmungen in Art. 45 der Reichsverfassung. Antrag auf erneute Prüfung der Frage wegen Fortbestandes des Frachtzuschlags auf die von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel 197

„ 27. 120. Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Parzellirung von Domänen. Schaffung deutscher bäuerlicher Stellen in den polnischen Theilen Preußens 200

Septbr. 11. Bestimmung, betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung der Befugnisse und Geschäftsverhältnisse des Reichs-Eisenbahn-Amts, sowie Ordnung des Eisenbahnwesens und Erwerb der deutschen Eisenbahnen für das Reich 200

„ 30. 121. Varzin. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Bestimmungen über den Arbeitsvertrag, Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die Land- und Forstwirthe, und hierbei zu beobachtende Verhältnisse 201

Oktober 13. 122. Varzin. Schreiben des Geheimen Legationsraths Lothar Bucher an den Staatssekretär von Bülow, betreffend das handelspolitische Verhältniß zu Italien. Deutschlands zukünftige Zollpolitik 202

„ „ 123. Varzin. Promemoria, aufgestellt von dem Geh. Legationsrath Lothar Bucher, betreffend die Einführung von Repressalien gegenüber den ihre Tarife zu Ungunsten Deutschlands erhöhenden Staaten 203

1876.

			Seite
Januar	7.	Ueberſendung eines Vorſchlags, betreffend die käufliche Erwerbung der ſchleswig-holſteinſchen, lübiſchen und mecklenburgiſchen Eiſenbahnen für das Reich, an den Präſidenten des Reichs-Eiſenbahn-Amts Maybach zur eingehenden Prüfung .	204
„	8.	124. Votum, betreffend die Abtretung des geſammten Eiſenbahnbeſitzes Preußens an das Reich. Zerſplitterung des Eiſenbahnnetzes in Deutſchland, insbeſondere in Preußen. Staatliche Konkurrenz kein genügendes Gegengewicht. Die Fuſionen von Privatbahnen. Vertheuerung der Betriebskoſten und der Tarife. Chaos der letzteren. Unverträglichkeit des Fortbeſtandes der dominirenden Privat-Eiſenbahn-Induſtrie mit dem Gemeinwohle. Berückſichtigung dieſes Erfahrungsſatzes in der Geſetzgebung des In- und Auslandes. Gründe für die Erwerbung der hauptſächlichſten Privatbahnen durch den Staat. Die Reichsverfaſſung und das Eiſenbahnweſen. Die Erwerbung der preußiſchen Privatbahnen erfolgt beſſer durch das Reich als durch Preußen. Modalitäten hierfür. Die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen	204
„	12.	125. Schreiben an den Handelsminiſter Dr. Achenbach, betreffend die Förderung der Kanalbauten. Vernachläſſigung derſelben in Preußen. Begründetheit der Klagen hierüber. Der Kanalbau iſt Aufgabe des Staates. Beſſerung der Schiffahrt auf Oder und Rhein	211
Februar	23.	126. Votum zu dem Entwurf eines Geſetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben. Die Grundſteuer ungeeignet zu Kommunalſteuerzuſchlägen. Die Regulirung der Abgabenpflicht der Aktiengeſellſchaften, Kommanditgeſellſchaften auf Aktien und Berggewerkſchaften. Zuſchläge zur Grund- und Gebäudeſteuer bei Grundſtücken und Gebäuden des Staatsfiſkus	213
März	2.	127. Schreiben an den Miniſter für die landwirthſchaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend die Ueberſchwemmung der Elbe oberhalb Magdeburg	215
„	9.	128. Votum zu dem von dem Handelsminiſter ausgearbeiteten Geſetzentwurf, betreffend die Uebertragung der Eigenthumsrechte ꝛc. Preußens an Eiſenbahnen auf das Reich. Das Konzeſſionsrecht der Einzelſtaaten wird durch das Reichseiſenbahnprojekt nicht berührt. Normen für die Berechnung der Preußen für die Staatsbahnen zu gewährenden Entſchädigung. Die Motive der Geſetzesvorlage. Höhe der vom Reiche zu verlangenden Entſchädigung. Vermeidung einer Bereicherung Preußens auf Koſten des Reichs. Inausſichtnahme der Arrondirung und Vervollſtändigung des preußiſchen Eiſenbahnbeſitzes im Falle einer Nichtrealiſirung des Reichseiſenbahnprojekts. Antrag auf Emanation eines der Reichsverfaſſung entſprechenden Reichsgeſetzes über das Eiſenbahnweſen	216

Seite

April 11. 129. Schreiben an den Finanzminister Camphausen und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend die Publikationen des Königlich preußischen statistischen Büreaus 222

Mai 31. Wechsel im Präsidium des Reichskanzler-Amts 224

III. Abschnitt.

Vom Abgang Delbrücks bis zur Einleitung der Wirthschaftsreform. Mai 1876 bis Oktober 1878.

1876.

Mai 9. 130. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Die Form des ländlichen Arbeitsvertrags. Kautelen gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags. Einführung von Kontraktsbüchern und Kontraktsprotokollen. Vortheile dieser Einrichtung 227

Juni 12. 131. Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend das Reichseisenbahnprojekt. Verbindung der Vorlage mit einem Reichseisenbahngesetze. Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes wegen Uebertragung der preußischen Bahnen auf das Reich und hierbei zu beobachtende politische Gesichtspunkte. Inangriffnahme einer umfassenden Ausdehnung und Konsolidirung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes durch Ankauf der wichtigen Privatbahnen . . . 230

August Ersuchen an die Bundesregierungen um Mittheilung derjenigen Anträge, welche sie bei Erneuerung des Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich berücksichtigt zu sehen wünschten . . 232

Septbr. 30. 132. Varzin. Votum, betreffend die auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit in Aussicht zu nehmenden Abänderungen der Gewerbeordnung. Inopportunität einer augenblicklichen Verschärfung der hierüber geltenden Bestimmungen mit Rücksicht auf die Lage der Industrie. Keine Bereicherung der Gesetzgebung mit unausgeführten Bestimmungen. Gründe für das Verlassen einer die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse nicht berücksichtigenden Gesetzgebung. Beschränkung der Arbeitszeit junger Mädchen. Das Verbot der Sonntagsarbeit. Der Schulbesuch jugendlicher Arbeiter 233

Oktober 9. 133. Varzin. Immediatbericht, betreffend die Aufschiebung des Wegfalls der Eisenzölle. Die Beseitigung der acquits-à-caution. Aussichtslosigkeit der Unterhandlungen mit Oesterreich. Beseitigung der Benachtheiligung der deutschen Industrie nur von Zollrepressalien zu erwarten 237

„ 27. 134. Varzin. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die Einführung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren. Beseitigung der beim Veredlungsverkehr

Seite

stattfindenden Schädigungen der deutschen Industrie. Der Schutz der deutschen Interessen ist ausschließlich in den deutschen Zolleinrichtungen zu suchen. Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und Luxusgegenstände 240

Novbr. 1. 135. Varzin. Aeußerung, betreffend die Theilnahme Deutschlands an der Pariser Weltausstellung. Inopportunität eines solchen Schrittes im Hinblick auf die Stimmung der Franzosen gegenüber Deutschland. Die Erhaltung der nationalen Würde erfordert Deutschlands Zurückhaltung 242

„ 26. Anregung der Beschlußfassung des Bundesraths über die Beschickung der Pariser Weltausstellung 244

„ 17. 136. Varzin. Diktat, betreffend Erinnerungen zu dem Gesetzentwurf über die Erhebung von Ausgleichungsabgaben. Benachtheiligung Deutschlands durch die Ausführung der Handelsverträge und Zollmaßregeln im Auslande. Sicherung der Freiheit der deutschen Zollgesetzgebung. Annahme des Gesetzentwurfs als Abschlagszahlung 245

1877.

Februar 13. 137. Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Verminderung der Matrikularbeiträge mittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs. Befürwortung indirekter Steuern auf die in Massen verzehrten, entbehrlichen Verzehrungsgegenstände. Einführung einer Reichsstempelabgabe. Schutz der deutschen Industrie gegen Benachtheiligung durch fremde Zoll- und Steuereinrichtungen. Aenderung der Normirung der Ausfuhrvergütungen. Vorläufige Erhöhung gewisser bestehender Steuern. Kommissarische Berathung des Reformplans . . . 247

März 12. 138. Schreiben an das preußische Staatsministerium, betreffend die Ausführung des Reichseisenbahnprojekts. Ersuchen um eine Mittheilung über den Stand der Sache und die Intentionen der preußischen Regierung 252

„ 28. 139. Votum, betreffend die Revision des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870. Beseitigung oder Abkürzung der für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebenen Frist. Gewährung der Unterstützung nicht in Geldbewilligungen. Vermehrung der Arbeitshäuser. Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden in Armensachen 253

Mai 23. 140. Schreiben an den Senator Gustav Godeffroy in Hamburg, betreffend die Förderung des Transports westfälischer Kohlen nach Hamburg und die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes. Ankauf der Venloer Bahn 256

Juli 28. 141. Varzin. Erlaß an den Botschafter Grafen zu Stolberg in Wien, betreffend die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn. Kein Zeitpunkt zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags. Befürchtung einer Schädigung der allgemeinen deutschen Interessen. Einführung eines Kontrolzolls für Vieh 257

Seite

August 10. 142. Varzin. Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend das Institut der Fabrikinspektoren. Fehlerhafte Organisation desselben. Zweifel an seiner gesetzlichen Berechtigung. Die diskretionäre Gewalt des Fabrikinspektors. Die Wirkungen des bestehenden Verhältnisses in Bezug auf die Industrie und die Unzufriedenheit der Regierten mit der Regierung. Widerspruch gegen den Entwurf eines Fabrikgesetzes. Würdigung der Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber. Erschwerungen im Fabrikbetriebe und in der Fabrikanlage. Kritik der Bestimmungen zum Schutze der jugendlichen Arbeiter. Trennung der Geschlechter bei der Arbeit. Uebertreibungen in der Bevormundung zur Verhütung menschlicher Gefahren. Die Lösung der sozialen Frage liegt in der Arbeiter-Unfall- und Invalidenversorgung 258

Mitte Oktober. Varzin. Erklärung zu den kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich 266

Oktober 24. 143. Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Unterstaatssekretär Homeyer, betreffend den Gesetzentwurf wegen Aufbringung der Gemeindeabgaben. Die Besteuerung zinstragender Papiere. Heranziehung der Waldungen. Besteuerung der Reichs- und Staatsbeamten 267

Novbr. 6. 144. Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags bei gleichzeitiger Bedingung einer Zollfreiheit für wichtige Exportprodukte Oesterreichs unmöglich. Der Veredlungsverkehr hierfür kein Aequivalent. Das Zollkartell. Repressalien gegenüber übertriebenen österreichischen Schutzzöllen 268

Dezbr. 9. 145. Varzin. Erlaß an den Staatssekretär von Bülow, betreffend die Handelsvertrags-Verhandlungen mit Oesterreich. Das Verlangen einer Verlängerung des Handelsvertrags nur auf sechs statt auf zwölf Monate ist politisch inopportun und auch sachlich unmotivirt 269

„ 9. 146. Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Vertragsverhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Provisoriums auf sechs oder zwölf Monate. Interesse an einem gekräftigten Oesterreich und an dem dortigen Vertrauen in die deutsche Politik 271

„ 11. 147. Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister Hofmann, betreffend Vorbereitungen zu einer Revision des Zolltarifs, Einführung eines Kontrolzolls auf gewisse Viehgattungen im Interesse des deutschen Vieherports 272

„ 13. 148. Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den stellvertretenden Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts, Geheimen Ober-Regierungsrath Körte, betreffend Tarifveränderungen zum Nachtheil der Landwirthschaft. Die Differenzialtarife 273

Seite

1878.

Januar 14. 149. Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Einziehung von Erkundigungen über die bayerische Biersteuer 274

Februar 27. 150. Cirkular-Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen, betreffend die Besteuerung resp. Monopolisirung des Tabacks. Das Ziel der Steuerreform eine Vermehrung der indirekten Steuern. Höhere Zölle auf Kaffee, Petroleum und Bier. Die Haltung des Reichstags gegenüber der Tabacksteuervorlage. Statistische Erhebungen über die geeignetste Tabacksbesteuerung. Feststellung der Ansichten der Bundesregierungen hierüber 275

März 15. 151. Cirkular-Erlaß an die Königlichen Gesandten in Deutschland, betreffend die höhere Besteuerung der Branntwein-Verkaufsstellen. Ungesunde Vermehrung derselben in Preußen. Abhülfe auf dem Wege der preußischen oder der Reichsgesetzgebung. Erhebungen über die Zahl der Branntweinstellen außerhalb Preußens 278

Juli 2. 152. Vertrauliches Schreiben an die sämmtlichen deutschen Bundesregierungen ausschließlich Preußen, betreffend die Steuerreform und die Heidelberger Ministerkonferenz. Antrag auf Vermehrung der indirekten Steuern des Reichs. Nothwendigkeit einer Berathung der in Betracht kommenden Einzelfragen. Zeit und Ort der Konferenz 280

„ 19. Beauftragung des Reichs-Eisenbahn-Amts zur Abgabe eines Gutachtens über die für die Uebertragung des Eigenthums und sonstiger Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich in Betracht kommenden Fragen 281

Septbr. 1. 153. Gastein. Verbalnote an den Redakteur des Journals des Débats, G. de Molinari, betreffend dessen Projekt der Begründung eines mitteleuropäischen Zollvereins 282

IV. Abschnitt.

Vom Beginn der Wirthschaftsreform bis zur Uebernahme des Handelsministeriums. Oktober 1878 — August 1880.

1878.

Oktober 28. 154. Friedrichsruh. Vertraulicher Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen, betreffend Vorarbeiten für die Revision des Zolltarifs. Einwendungen gegen Schutzzölle. Befürwortung von Werthzöllen für alle die Grenze überschreitenden Gegenstände. Vortheile eines solchen Finanzzollsystems. Den Zoll trägt das Ausland. Die Zollerhebungskosten 287

Anlage z. Urk. 154. Entwurf zu einem Schreiben an den Bundesrath, betreffend die Zoll- und Steuerreform: Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs 290

			Seite
Novbr.	155.	Friedrichsruh. Bemerkungen in Betreff der Wirkung vertragsmäßiger Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr mit Oesterreich. Abwägung der Interessen des deutschen Absatzes und der deutschen Bahnen. Reform der deutschen autonomen Eisenbahngesetzgebung	294
„ 18.		Friedrichsruh. Vorlage, betreffend Normen für die Regelung des Dienstes der Fabrikinspektoren, an den Bundesrath	295
Ende Novbr.	156.	Friedrichsruh. Randbemerkungen zu den Erwiderungsschreiben der Bundesregierungen auf den Antrag, betreffend die Revision des Zolltarifs	296
Dezbr. 17.	157.	Friedrichsruh. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann, betreffend die Schädigung der deutschen Produktion durch die Differenzialtarife	298

1879.

Januar 3.	158.	Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend Mißbräuche in Bezug auf die Eisenbahntarife, die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens. Rechtlosigkeit der Bevölkerung demselben gegenüber. Vergleich mit den Posttarifen. Ausbeutung der Eisenbahntarife durch lokale Behörden ohne gesetzliche Kontrole. Vergleichung dieses Zustandes mit den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben	299
„ 10.	159.	Friedrichsruh. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die geschäftliche Behandlung der Zolltarifvorlage. Verbindung der Finanz- und der Schutzzollvorlage	301
„ 18.	160.	Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend den Zug der Engländer in Länder mit vorzugsweise indirekter Besteuerungsform	302
Februar 1.	161.	Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend die gesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens	302
„ 1.	162.	Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend Vorbereitungen für die Tarifreform; Getreidepreise in Rußland	303
„ 7.	163.	Votum, betreffend die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung	303
„ 13.		Erklärung des Handelsministers Maybach im Abgeordnetenhause über die Durchführung des Staatseisenbahnsystems	304
„ 15.	164.	Schreiben an die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg, betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens. Versuch einer vorbereitenden Verständigung über die geschäftliche Behandlung des Antrags und die Grundlagen des künftigen Gütertarifgesetzes	305
März 14.	165.	Aktenaufzeichnung des Staatsministers Hofmann, betreffend die Küstenschiffahrt (Cabotage). Erinnerung gegen die Einführung des Prinzips der Reziprozität in diese Gesetzgebung	307

				Seite
März	20.	166.	Schreiben an den Kriegsminister von Kameke, betreffend die Verwendung amerikanischen Holzes im Ressort der Heeresverwaltung. Die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen. Nachtheile bei Bauten mit amerikanischen Hölzern	307
„	29.	167.	Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend eine anderweitige Ausprägung von Goldmünzen. Empfehlung einer bedeutenderen Prägung einfacher Kronen an Stelle der Doppelkronen. Einstellung fernerweiter Prägung der halben Goldkronen. Ausgabe einer größeren Zahl silberner Fünfmarkstücke	309
April	6.		Schreiben an den Finanzminister Hobrecht, betreffend die Unzweckmäßigkeit einer Reichssteuer auf das Leuchtgas	310
Mai	19.		Standpunkt in der Frage des Anschlusses von Bremen und Hamburg an das deutsche Zoll- und Handelsgebiet	311
Juli	14.	168.	Votum, betreffend die Aufgaben der nächsten Landtagssession .	311
Septbr.			Wien. Erklärung über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses zu Oesterreich	311
Oktober	3.		Willensmeinung bezüglich des Gesetzesprojekts einer Börsensteuer	312
„	7		Empfehlung, die ausländischen Werthpapiere zur Steuer im möglichst höchsten Maße heranzuziehen	312
„	7.	169.	Aktenaufzeichnung des Unterstaatssekretärs Scholz, betreffend das Projekt einer Inseratensteuer. Rechtfertigung einer solchen. Vorbereitende Maßregeln zu ihrer Einführung	312
„	11.	170.	Varzin. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens. Mißstände auf dem Gebiet des Hagelversicherungswesens Machinationen vereinzelter Assekuranzen beim Eintritt eines Hagelschadens. Schutz der Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Versicherungsgesellschaften	313
„	29.		Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach legt dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung 1. der Berlin-Stettiner, 2. der Magdeburg-Halberstädter, 3. der Hannover-Altenbekener und 4. der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, vor	314
Novbr.	19.	171.	Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend Gedanken über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses mit Oesterreich. Die Nichterhöhung der deutschen Zollsätze und die Freiheit des Transit. Konzessionen gegenüber Oesterreich-Ungarn. Begünstigungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens. Die öffentliche Meinung und die Bestrebungen zum Schutz der deutschen Arbeit. Die Chancen eines Handelsvertrags mit Oesterreich. Einführung von Kampfzöllen	315
Dezbr.	19.	172.	Varzin. Instruktion für die schwebenden Verhandlungen in Betreff einer provisorischen Regelung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Internationale Verträge über Eisenbahntarife. Festhalten an der neuen Zollpolitik. Die Leistungen der beiden Kaiserreiche equilibriren sich auf dem Gebiet der Politik. Dies schließt Begünstigungen an	

Seite

Oesterreich nicht aus. Zurückweisung jedwelcher Beeinflussung durch die öffentliche Meinung 318

1880.

Januar 9. 173. Varzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Nachweisungen über den Verkehr in Getreide und Nutzholz. Vorbereitung von Kampfzöllen gegen die Deutschlands Export schädigenden Länder. Begünstigung des österreichischen Imports und Transits 321

„ 15. u. 31. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach legt dem Abgeordnetenhause Gesetzentwürfe, betreffend die Verstaatlichung 1. des Rheinischen Eisenbahnunternehmens, 2. der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, 3. der im Großherzogthum Hessen belegenen Strecke der Main-Weserbahn, vor 322

„ 23. 174. Varzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Erhebungen zur Vorbereitung von Kampfzöllen und Transitfreiheitsbeschränkungen als Mittel zur Erreichung annehmbarer Handelsverträge 323

Februar 12. 175. Votum zu dem Gesetzentwurf, betreffend die Erhebung einer Reichsstempelabgabe. Erhöhung derselben für ausländische Papiere. Die Beseitigung der drückenden Höhe des Immobiliarstempels ist nicht von der Reichs-, sondern von der Landesgesetzgebung zu erwarten 324

April 15. 176. Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet. Die Elbschiffahrtsakte und die verfassungsmäßig garantirte Zolleinheit des Reichs. Die Aenderung der Zollgrenze an der Unterelbe. Modalitäten hierfür 325

Mai 2. 177. Cirkular-Erlaß an die preußischen Missionen in Deutschland, betreffend die Begrenzung des Hamburgischen Freihafens. Argumente für den preußischerseits an den Bundesrath gestellten Antrag. Der Art. 34 der Reichsverfassung. Der Reichstag und die in der Sache gestellten Interpellationen 328

„ 7. 178. Schreiben an den Verwaltungsrath der deutschen Seehandelsgesellschaft in Berlin, betreffend die Förderung des deutschen Verkehrs in der Südsee 332

„ 13. 179. Votum zu einem Schreiben des Finanzministers Bitter vom 4. Mai 1880, betreffend den Rückgang der Klassensteuer. Das Schwinden der Wohlhabenheit eine Folge der Freihandelspolitik. Inangriffnahme eines Gesetzes über die Verwendung von Ueberschüssen aus den Reichseinnahmen. Die Steigerung der Einnahmen aus der Einkommensteuer und die fiskalische Veranlagung derselben. Inangriffnahme der Steuerreform. Festhalten an der neuen Zolltarifpolitik 333

„ 25. 180. Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Handels- und Schiffahrtsverhältnisse Harburgs. Förderung derselben durch Aufhebung der Zollinien auf den beiden Elbufern . . 337

Seite

Juni 16. 181. Erlaß an den Unterstaatssetretär im Reichsschatzamt Scholz, betreffend den Einfluß von Eisenbahntarifverträgen. Begriff des Transit. Opportunität einer Besteuerung desselben durch Abänderung des Zollgesetzes. Die damit erreichbaren handelspolitischen Vortheile. Erhöhung der Einfuhrzölle gegenüber Rußland und Amerika. Begünstigung Oesterreichs 338

„ 27. 182. Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Gesichtspunkte für die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide. Berücksichtigung von Inowrazlaw und Breslau. Die Mischung von in- und ausländischem Getreide für die Gesammtheit kein Vortheil 340

August 11. 183. Kissingen. Erlaß an den Direktor im Reichsschatzamt Burchard, betreffend Zielpunkte für die Steuerreform in Preußen. Doppelte Besteuerung des Einkommens aus der Landwirthschaft. Schwierigkeiten bei Durchführung der Reform. Politische Rückwirkungen. Stellungnahme zu den Beschlüssen der Koburger Ministerkonferenzen. Erhöhung der Branntwein- und Zuckersteuer. Mahnung zur Sparsamkeit 342

„ 23. Provisorische Uebernahme der Leitung des Ministeriums für Handel und Gewerbe 344

I. Abſchnitt.

Von der Uebernahme des Miniſteriums bis zur Gründung des Norddeutſchen Bundes. 1862—1867.

1.

21. November 1862.[1]) **Auszug aus einem vertraulichen Erlaß an den Königlichen Gesandten Freiherrn von Richthofen in Hamburg, betreffend die hanseatischerseits bei der niederländischen Regierung nachgesuchte Vermittelung zum Abschluß eines Handelsvertrags mit Japan.**

(Mittheilung der Thatsache, daß hanseatischerseits die niederländische Regierung mit der Unterhandlung und dem Abschluß eines Handelsvertrags zwischen den Hansestädten und Japan beauftragt worden sei.) „Wir können nur bedauern, daß dieselben deutschen Städte, deren Interessen wir bei unseren Verhandlungen mit Japan förderlich zu sein eifrigst bemüht gewesen sind,[2]) sich nunmehr um die Vermittlung einer fremden Macht zur Erreichung ihrer Absichten bewerben. Graf Eulenburg hat, um den Hansestädten die Mitbetheiligung an unserem Vertrage zu erwirken, vor Allem den Umstand geltend zu machen gesucht, daß dieselben sich in einem gemeinschaftlichen Staatenbunde mit Preußen und dem übrigen Deutschland befinden. Welchen Eindruck wird es nun auf die japanische Regierung machen, wenn die Hansestädte demnächst dort unter der Aegide einer ihnen fremden Macht auftreten, um vertragsmäßige Verbindungen mit Japan anzuknüpfen?

Ew. Hochwohlgeboren bewährter Umsicht überlasse ich es, von vorstehenden Bemerkungen bei geeigneter Gelegenheit Gebrauch zu machen und

[1]) Insoweit nichts anderes bemerkt ist, sind sämmtliche Schreiben des Fürsten Bismarck aus Berlin datirt.

[2]) Der Graf zu Eulenburg war bei seiner Mission nach verschiedenen Staaten Ostasiens von der Königlich preußischen Regierung auf Wunsch der Hansestädte angewiesen worden, denselben womöglich die Mitaufnahme in den von ihm mit Japan abzuschließenden Handelsvertrag zu erwirken. Seine nachdrücklichen Bemühungen, diesen Wunsch der Hansestädte zur Erfüllung zu bringen, hatten den Widerstand der japanischen Regierung gegen die Mitbetheiligung der gedachten Städte nicht zu beseitigen vermocht.

sich danach im Wege vertraulicher Unterhaltung zu äußern. Ew. Hochwohlgeboren dürfen dabei zu erkennen geben, daß wir, in dem Falle eines an uns gerichteten Ansuchens, nach wie vor bereit sein würden, auf die Theilnahme der Hansestädte an unserem Vertrage mit Japan hinzuwirken."

2.

25. Dezember 1862. **Auszug aus einem eigenhändigen Immediatbericht, betreffend den Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags mit Frankreich.**

— — „Die französische Regierung ist mit unseren Vorschlägen[1]) einverstanden; weil dieselben aber für uns einstweilen Vortheile gewähren, deren Aequivalente Frankreich erst in den anderen, jetzt noch nicht ausführbaren Vertragsbestimmungen zu finden hatte, so wünschte das französische Kabinet, daß wir bei dieser Gelegenheit die Zusicherung geben, die Verträge vom 2. August für Preußen jedenfalls in Zukunft aufrecht erhalten und ausführen zu wollen, wenn auch die übrigen Zollvereins-Staaten ihren Beitritt verweigern.

Ich habe mir erlaubt, in dem anliegenden mémoire[2]) die Gründe zu entwickeln, aus welchen ich den Vorschlag nicht nur für annehmbar halte, sondern als einen für uns sehr erwünschten betrachte. Derselbe wird aber bei einigen Räthen des Finanz- und Handelsministeriums vermuthlich einen Widerstand finden, welchen ich theils dem Mangel an politischer Conception, theils denselben liberalen Tendenzen zuschreibe, welche Seite 7 und 8 des mémoire[3]) in Betreff der oppositionellen Presse angedeutet worden sind."

[1]) Anfangs Dezember 1862 drängte sich der preußischen Regierung die Ueberzeugung auf, daß sie wirksamer als bisher den Schwierigkeiten entgegentreten müsse, welchen dieselbe auf Seiten einiger Zollvereinsstaaten in Bezug auf die mit Frankreich unterzeichneten Verträge vom 2. August 1862 begegnete. Zu diesem Behufe schlug die preußische Regierung vor, diejenigen Theile der gedachten Verträge in Wirksamkeit zu setzen, welche von Preußen ohne die Zustimmung seiner Zollverbündeten zur Ausführung gebracht werden könnten, und welche zugleich von anderen Theilen, bei welchen diese Voraussetzungen nicht zutrafen, sachlich zu trennen waren. Es traf dies zu bezüglich gewisser Abmachungen über die gewerblichen Befugnisse und über die Gewerbebesteuerung der beiderseitigen Unterthanen, den eigentlichen Schiffahrtsvertrag, die Literarkonvention u. s. w.

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

[3]) S. hier S. 7.

3.

25. Dezember 1862. **Promemoria, betreffend die Gründe für das Eingehen auf den Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung Preußens an die Handelsverträge v. 2. August 1862. Die Opposition einzelner deutscher Regierungen gegen diese Verträge. Bedürfnisse und Bestrebungen Preußens auf dem Gebiete der deutschen Politik. Der Austritt aus dem deutschen Bunde, ein Zielpunkt von Preußens Politik. Gründe für die Verminderung des preußischen Einflusses nach Außen. Der Ausgangspunkt zur Abhülfe in einer Reform des Zollvereins zu suchen. Der Vertrag mit Frankreich, ein Mittel zum Ziele.**

„Um den französischen Handelsvertrag bei den Zollvereinsregierungen zur Annahme zu bringen, haben wir mit Recht jeden Zweifel an unserer eigenen Festigkeit in Betreff der Durchführung des Vertrags zu zerstören gesucht. Bei diesen Bestrebungen konnten wir die Annahme des Vertrags noch im Laufe der jetzigen Zollvereinsperiode im Auge haben, so lange der Widerspruch der Mehrzahl unter den bedeutenderen Vereinsregierungen sich nicht so scharf ausgeprägt hatte, wie dies seitdem der Fall gewesen ist. Es kann kaum noch gehofft werden, daß eine allseitige Annahme des Vertrags, wenn sie überhaupt stattfindet, anders als im letzten Augenblicke vor der Erneuerung des Zollvereins von uns durchgesetzt werden wird. Wenn man auch annehmen könnte, daß die dissentirenden Regierungen ihren Widerspruch gegen den Vertrag selbst *früher* fallen lassen würden, als bis ihnen, durch Erneuerung des Zollvereins *ohne* sie, die letzte Hoffnung auf ein Nachgeben Preußens benommen sein wird, so muß man doch in Betracht ziehen, daß inzwischen noch ein anderes Moment hinzutreten wird, welches das Widerstreben jener Regierungen, auf unsere Bedingungen für die Erneuerung des Zollvereins einzugehen, unzweifelhaft verstärken muß.

Ich betrachte als einen feststehenden Grundsatz, daß wir den Zollverein in seiner *jetzigen* Verfassung, wo durch das Widerspruchsrecht jedes einzelnen Mitgliedes die Handelsgesetzgebung jedesmal für die Dauer der Verträge gelähmt ist, nicht erneuern werden. Die dem Zollverein an und für sich nothwendigen Reformen stehen in der engsten Verbindung mit unseren Bedürfnissen und Bestrebungen auf dem Gebiete der *deutschen*

Politik. In der jetzigen Bundesverfassung fehlt für letztere jeder den preußischen Interessen entsprechende Anknüpfungspunkt. Durch sie ist das Bundesverhältniß eine Quelle nicht der Kräftigung, sondern der Lähmung der Macht und Bedeutung Preußens geworden. Die Möglichkeit und Sicherheit des Bundes beruht in der Hauptsache auf Preußen, während wir aus dem Bundesverhältniß kein Aequivalent ziehen, welches uns für die eigene Gebundenheit und für unsere vertragsmäßige Wehrlosigkeit gegen die Intriguen unserer Gegner im Bunde entschädigen könnte. Im Kriegsfalle ist der Beistand Preußens für die übrigen Bundesgenossen entscheidend und zuverlässig; der ihrige für uns aber schwach und unsicher. Die kleineren Staaten werden, ohne aufrichtige und nachhaltige Hingebung für die gemeinschaftliche Sache, ihre sehr mäßigen Streitkräfte bei den unsrigen belassen, so lange uns keine militärischen Unfälle treffen; so bald aber letztere eintreten, wird die Bundestreue der minder mächtigen Dynastieen unsicher, ihre Bereitwilligkeit zu Separatverträgen mit dem Feinde wahrscheinlich werden. Von Oesterreich ist anzunehmen, daß es mit uns verbündet sein wird, so oft die Interessen des Kaiserlichen Hauses es mit sich bringen, daß es aber, wenn letzteres nicht der Fall ist, zweifellos Mittel finden wird, sich dem Zwange zu entziehen, welchen der Buchstabe der Bundesakte auf die Entschließungen des Wiener Kabinets üben könnte. Schon jetzt wird es als etwas Natürliches behandelt, daß Oesterreich selbst in einem Kriege, in welchem es aufrichtig unser Bundesgenosse sein würde, durch die Hülfsbedürftigkeit seiner italienischen und ungarisch-polnischen Länder verhindert werden könne, für den Schutz des deutschen Bundesgebietes etwas Erhebliches zu thun, oder auch nur sein vertragsmäßiges Bundeskontingent zu stellen.

Die Vortheile des Bundesverhältnisses für Preußen werden von allen antipreußischen Organen geflissentlich überschätzt und unser eigenes deutsches Gefühl ist die Ursache, daß wir uns mit einiger Leichtigkeit einreden lassen, Preußen sei in seiner Existenz gefährdet, wenn es den in den Bundesverträgen begründeten theoretischen Anspruch auf den Beistand der übrigen deutschen Staaten aufgäbe.

Ich glaube umgekehrt nicht zu weit zu gehen, wenn ich behaupte, daß es eins der glücklichsten Ergebnisse für uns sein würde, wenn wir unsere Befreiung aus dem Netze der Bundesverträge erlangen könnten. Bestände

der Bund nicht, so würden sich die naturgemäßen Beziehungen Preußens zu seinen minder mächtigen Nachbaren von selbst in der Weise gestaltet haben, wie die früheren Oesterreichs zu den kleinen italienischen Staaten.

Die Ueberzeugung von der Richtigkeit dieser Ansicht ist bisher von allen Schattirungen der liberalen Parteien im Landtage und in der Presse vertreten, und sogar behauptet worden, daß der Bund oder doch der Bundestag gar nicht mehr zu Recht bestehe. Wenn in jüngster Zeit die Oppositionspresse gegen die Königliche Regierung für den Bund, und sogar in einer ehrvergessenen Weise für die preußenfeindlichen Bestrebungen der Würzburger Partei nimmt, und dabei offenbar nach einem gemeinschaftlichen Plane von dem Zentralkomitee der Fortschrittspartei geleitet wird, so liegt in diesen unpatriotischen Bestrebungen unserer Gegner nur ein neuer Fingerzeig für die Richtigkeit der aufgestellten Ansicht. Die revolutionäre Partei fürchtet sich davor, daß von Königlicher und konservativer Seite das, auch von ihr erkannte politische Bedürfniß einer würdigeren Gestaltung der Beziehungen Preußens zu Deutschland befriedigt werden könne. Sie sieht vorher, daß das Vorgehen der Regierung nach dieser Richtung dem preußischen Nationalgefühl eine Anregung geben, und Spaltung in das Lager der Opposition bringen werde. Sie will sich selbst die Operationen auf diesem günstigen Terrain vorbehalten. Wenn Preußen seit Friedrich Wilhelm I. bis zum Jahre 1815 ein unzweifelhaft stärkeres Gewicht in die Wagschale europäischer Fragen legte als jetzt, so kann ich diese Erscheinung nicht ausschließlich der Persönlichkeit Friedrichs des Großen zuschreiben, sondern suche ihre Ursachen wesentlich in dem Umstande, daß die Gebundenheit Preußens durch die Bundesverträge, und sein theilweises Aufgehen in einer von Oesterreich und anderen Gegnern geleiteten Bundestagspolitik, unsere Bedeutung als europäische Macht beeinträchtigt haben. Der Verband des Deutschen Reiches war zu locker, um eine analoge Wirkung zu üben. Eine andere Ursache der Verminderung unseres Einflusses nach Außen liegt in der vermehrten Abhängigkeit der Regierungsgewalt von parlamentarischen Reibungen, von der wechselnden öffentlichen Meinung, und von der verfassungsmäßig befestigten Beamtenrepublik im Staate. Diese Seite der Sache soll hier nicht erörtert werden.

Nicht zu bezweifeln ist, und alle preußischen Bestrebungen auf dem Gebiete deutscher Politik gehend stillschweigend von dieser Voraussetzung

aus, daß das dem preußischen Staate innewohnende Gewicht, mag nun der deutsche Bund fortbestehen oder nicht, nur neben oder außer letzterem seine volle Schwerkraft verwerthen kann. Der Weg dazu ist durch den Zollverein angebahnt. Dieselbe Einrichtung, auf welcher das gemeinschaftliche Zollsystem der Vereinsstaaten beruht, würde auch unter den dermaligen Umständen die zweckmäßigste Unterlage für gemeinsame Behandlung der materiellen und schließlich auch der politischen Interessen der deutschen Staaten gewähren. Die Bestimmung des Zeitpunktes, wann ein Programm nach dieser Richtung hin offen aufgestellt werden soll, hängt von dem Ermessen Seiner Majestät des Königs ab. Lange aber können wir das Hervortreten damit, dem Verfahren der Oesterreich-Würzburgischen Bundesmajorität gegenüber, nicht mehr aufschieben. Und selbst dann wenn der Zollverein, wie bisher, nur zum Träger des Zollsystems bestimmt bliebe, könnten wir, wie schon erwähnt, ihn in seiner bisherigen Verfassung nicht beibehalten. Die vorzunehmenden Aenderungen würden, welches auch ihre spezielle Gestaltung sein möchte, sich immer das Ziel stecken, Majoritätsabstimmungen als verbindlich für die Minorität einzuführen, und eine Vertretung der vereinsstaatlichen Bevölkerung herzustellen, welcher die Aufgabe zufiele, die politischen Divergenzen der Regierungen zu vermitteln, und das Zustimmungsrecht sämmtlicher Landesvertretungen in den Einzelstaaten zu ersetzen.

Daß preußische Vorschläge dieser Art bei vielen Vereinsregierungen einen lebhaften Widerstand finden werden, ist vorauszusehen, und es liegt keine Wahrscheinlichkeit vor, daß dieser Widerstand anders und früher als durch den Ausschluß der Betheiligten aus dem von uns neu zu errichtenden Zollverein gebrochen werden wird. Selbst wenn einzelne der bisher dem französischen Vertrage widersprechenden Regierungen Neigung hätten, ihren Widerspruch vor 1866 fallen zu lassen, so würde dies immer nur unter der Voraussetzung geschehen, daß der Zollverein mit uns demnächst in derselben Gestalt wie bisher erneuert werde. Da wir diese Voraussetzung nicht erfüllen können, so ist auch keine Aussicht, den Handelsvertrag in der jetzigen Zollvereinsperiode zur Annahme zu bringen. Es könnte auch den Interessen keiner der Betheiligten entsprechen, irgend welche anderweite Rücksichten dem dürftigen Erfolge zu opfern, daß etwa von 1864 an der Handelsvertrag ins Leben träte, ohne daß die Fortdauer

des damit geschaffenen Verhältnisses über den 1. Januar 1866 hinaus an Wahrscheinlichkeit gewänne.

Ich glaube hiernach annehmen zu können, daß unsere Thätigkeit wesentlich darauf gerichtet sein muß, die Verwirklichung unserer Absichten für die Zeit vom 1. Januar 1866 an nach Möglichkeit sicher zu stellen, ohne uns durch die Rücksicht auf Scheinerfolge für die Zwischenzeit irre machen zu lassen. Diese Zwischenzeit wird mit diplomatischen Kämpfen über die Gestaltung der auf 1865 folgenden Zukunft unter allen Umständen ausgefüllt sein. In diesen Kämpfen wird Preußens Stellung in dem Maße stark sein, als unser Vertragsverhältniß zu Frankreich für die Dauer gesichert und unumstößlich erscheint.

Das Handelssystem, welches durch die Verträge Frankreichs mit England, Belgien, Preußen und der Schweiz geschaffen wird, hat eine Bedeutung, welche es der Mehrzahl der Zollvereinsstaaten für die Dauer fast unmöglich macht, demselben ihrerseits nicht anzugehören. Wird nun durch den definitiven Abschluß des Vertrags zwischen Preußen und Frankreich eine Lage geschaffen, vermöge welcher der Zollanschluß an Preußen die alleinige Thür bildet, durch welche die dazwischen liegenden deutschen Staaten dem Gesammtsysteme beitreten können, so sind wir in einer sehr günstigen Lage, um jene Staaten zur Annahme unserer Bedingungen für die Erneuerung des Zollvereins zu vermögen.

Einige der mittelstaatlichen Regierungen haben bereits versucht, direkte Verhandlungen mit Frankreich anzuknüpfen, auf welche letzteres nicht eingegangen ist.

Frankreich macht uns jetzt, in Anknüpfung an den von uns angeregten Additionalvertrag, den Vorschlag, schon jetzt die definitive Verpflichtung zur Einführung der Verträge vom 2. August gegenseitig zu übernehmen. Wenn wir diesen Vorschlag ablehnen, so geben wir damit einen unzweideutigen Beweis, daß die Entschiedenheit, mit welcher wir öffentlich behaupten an dem Handelsvertrage festzuhalten, und den Zollverein nur mit denen fortzusetzen, welche ein Gleiches thun, keine so unbedingte ist, wie wir glauben zu machen wünschen. Wir würden damit gleichzeitig der französischen Regierung einen Anlaß geben, der Festigkeit unserer Entschließungen zu mißtrauen, und sich den Weg zu direkten Verhandlungen mit den anderen Zollvereinsstaaten offen zu halten. Die

letztern werden in ihrem Widerstande gegen uns bestärkt, wenn irgend ein Zeichen von Unentschiedenheit in unseren Entschlüssen zu ihrer Kenntniß gelangt; sie werden in ihren Hoffnungen auf Erfolg aber irre werden müssen, wenn unser Verhältniß zu Frankreich durch definitiven Abschluß sicher gestellt wird.

Ich halte hiernach die Annahme des von Frankreich vorgeschlagenen Zusatzes zu dem Additionalvertrage nicht nur für unbedenklich, sondern für einen wesentlichen Vortheil.

Fraglich ist mir nur, ob es sich nicht empfiehlt, von Frankreich in einem Separatartikel die Zusicherung zu verlangen, daß Frankreich direkte Handelsverträge mit den bisherigen Zollvereinsstaaten, so lange die Verträge vom 2. August zwischen uns in Kraft sind, nicht abschließen darf." [1])

4.

18. März 1863. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Errichtung von Alters-Versorgungsanstalten für die arbeitenden Klassen. Vortheile dieser Institute. Interesse des Staates an der Anregung und Förderung derselben.** [2])

„In neuerer Zeit ist die Errichtung von Alters-Versorgungsanstalten vielfach in Anregung gebracht worden. Sie sind aus dem Bestreben hervorgegangen, den arbeitenden Klassen die Gelegenheit darzubieten, sich durch eigene Anstrengung und Sparsamkeit in jüngeren Jahren eine gegen Noth gesicherte Existenz im Alter zu verschaffen. Mit Aufwendung seiner Er-

---

[1]) Unterm 20. Januar 1863 ladet Herr von Bismarck die Ressortminister von Bodelschwingh und Graf Itzenplitz zu Berathungen über den von Seiten der französischen Regierung nunmehr vorgeschlagenen Zusatz zu dem beabsichtigten Additional-Vertrage auf den 22. dess. M. ein. Die Sache kam später dadurch ins Stocken, daß man französischerseits einen Zusatz verlangte, der in Berlin Anlaß gab zur Aufstellung eines Gegensatzes, welcher wiederum in Paris Schwierigkeiten fand. Da bis Nov. 1864 sämmtliche Zollvereinsstaaten ihre Zustimmung zu dem Handelsvertrage mit Frankreich erklärt hatten, so erledigte sich die Angelegenheit ohne Abschluß eines Zusatzvertrags.

[2]) Es ist mit diesem Schreiben ohne Zweifel jene analoge Anregung gemeint, welche in unserm Werke „Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 28 erwähnt ist. Die Zeit der Anregung vermag erst jetzt richtig gestellt zu werden.

sparnisse kann der Arbeiter auf diesem Wege sich eine Invalidenpension sicherstellen, so daß er nach Erschöpfung seiner Arbeitskraft nicht im gebrechlichen Alter der öffentlichen Armenpflege anheimzufallen braucht. Es haben daher diese Anstalten die Tendenz, sowohl die Sparsamkeit und sittliche Selbständigkeit im Arbeiterstande zu heben, als auch die Armenpflege zu erleichtern. Ein Arbeiter, welcher sich den Anspruch auf eine solche Pension in ausreichendem Maße erworben hat, wird auch in seinem Alter in der Wahl des Wohnsitzes nicht behindert sein, da die Kommunen nicht zu besorgen brauchen, daß er dem Armenwesen zur Last fallen werde. In allen diesen Richtungen hat die Regierung ein Interesse, die Gründung von Alters-Versorgungsanstalten anzuregen und zu befördern. Es ist diese Angelegenheit auch von dem Central-Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen in Preußen in mehrjährigen Verhandlungen sehr gründlich berathen worden. Derselbe ging zuerst von dem Plane aus, daß ein alle Theile der Monarchie umfassendes centralisirtes Institut unter der Verwaltung der Regierung errichtet und vom Staate auch die Garantie für alle Verpflichtungen der Anstalt übernommen würde. Dieses Projekt begegnete aber im Staatsministerium, dem ein ausgearbeitetes Statut von dem Central-Verein überreicht wurde, vielseitigen und erheblichen Bedenken und es wurde der Antrag durch Verfügung des Handelsministers vom 1. November 1851 abgelehnt. Der Central-Verein hat sich dann auch selbst davon überzeugt, daß es für die Lebensfähigkeit derartiger Einrichtungen erforderlich sein werde, sie auf engere Kreise zu beschränken, und hat durch Vermittelung der Kölnischen Lebens-Versicherungsgesellschaft Concordia eine Alters-Versorgungsanstalt für Berlin und dessen nächste Umgebung im Jahre 1861 ins Leben gerufen. Durch diese Anstalt ist ein Beispiel gegeben, welches eine baldige Nachfolge in anderen Kreisen wünschen läßt. Es wirdaber die Regierung sich der Aufgabe nicht entziehen wollen, diese Bestrebungen in ähnlicher Weise wie das Sparkassenwesen, dem sie sich am nächsten anschließen, zu befördern. Wenn die Regierung auch nicht die Verwaltung solcher Anstalten und keine Garantie übernehmen kann, so wird sie doch wegen ihres gemeinnützigen Charakters zu ihrer Gründung die Anregung zu geben und für ihre Beaufsichtigung zu sorgen haben. Die Alters-Versorgungsanstalten werden ebenso wie die Sparkassen eine Angelegenheit sein, welche vornehmlich für die Thätigkeit der Kommunal-Landtage und der

Kreisstände sehr geeignet erscheint, die dadurch ein neues fruchtbares Feld ihrer Wirksamkeit gewinnen können.

Eurer Excellenz Erwägung erlaube ich mir daher diese für das Wohl der arbeitenden Klassen sehr wichtige Frage, namentlich in der zuletzt angedeuteten Beziehung anheimzugeben und Hochdieselben um geneigte Aeußerung darüber zu ersuchen."[1])

5.

12. April 1863. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhältnisse der Handwerker und der arbeitenden Klassen. Nothwendigkeit einer ernstlichen Prüfung und Behandlung der Arbeiterfrage durch die Regierung.**

„Der Ausschuß der Patriotischen Vereinigung hat mir die anliegende Abschrift einer Denkschrift[2]) mitgetheilt, welche sich mit den Verhältnissen der Handwerker und der sogenannten arbeitenden Klassen beschäftigt und Ew. Excellenz von dem Ausschuß mittelst Eingabe vom 5. März d. J. überreicht worden ist. Ferner ist mir die beigefügte Eingabe des Schriftstellers Ernst Zander vom 30. v. M. zugegangen, welcher darin gleichfalls seine Ansichten über die von der Regierung in Betreff der Arbeiterfragen zu ergreifenden Maßregeln vorgelegt hat. Ich kann auf die in beiden Schriftstücken gemachten Vorschläge nicht näher eingehen, und es wird auch zuzugeben sein, daß dieselben mehr von einem lebhaften Interesse an jenen wichtigen Fragen, als von einem eindringenden Verständniß der Wege und Mittel, welche der Regierung bei ihrer Behandlung zu Gebote stehen, Zeugniß geben. Eure Excellenz sind mit den Bedürfnissen vertraut, welche sich auf den berührten,

[1]) Der Minister des Innern spricht sich dahin aus, daß das von dem Ministerpräsidenten angeregte Projekt sich nicht verwirklichen lasse.

[2]) Nach Ansicht der Petition war es im Interesse einer conservativen Politik von größter Wichtigkeit, daß die Staatsregierung dem Handwerker- und Arbeiterstande zu Hülfe kam, selbst auch nur durch die Bezeigung ihres Interesses für die Sache. „Wir wissen sehr wohl, daß die Forderungen des Handwerks und der Arbeit sich zum Theil zuwiderlaufen, z. B. hinsichtlich der Theorie der Gewerbefreiheit, ebenso daß eine thörichte Schwärmerei Alles von der Regierung zu erwarten geneigt ist. Aber wir meinen, die Thatsache sei nicht zu übersehen, daß man etwas von der Regierung erwartet, und sind der Ansicht, daß in der That Manches und gerade nach der Richtung geschehen könne, den Handwerks- und Arbeiterstand zu höherem Ehrgefühl und zur Selbstthätigkeit zu erziehen."

ebenso in sozialer wie politischer Hinsicht bedeutungsvollen Gebieten geltend machen und es würde nicht angemessen erscheinen, wenn ich vorgreifend bezügliche Gesichtspunkte aufzustellen versuchte oder auf die Erfahrungen und Vorschläge sachkundiger Männer, wie des auf dem Gebiete der sozialen Frage sehr verdienstvollen Professors Huber in Wernigerode aufmerksam machen wollte. Doch kann ich es mir nicht versagen, meine warme Theilnahme für diese Angelegenheit und die Ueberzeugung auszusprechen, daß die Regierung auch aus politischen Gründen dieselbe ernstlich zu prüfen und mit Nachdruck zu behandeln hat. Ich werde daher für alle Maßregeln, welche Ew. Excellenz in Ihrem Ressort in dieser Richtung einzuleiten beabsichtigen, zu jeder Mitwirkung bereit sein, welche Ew. Excellenz wünschenswerth erscheint." [1])

6.

15. April 1863. **Erlaß an den Grafen Münster in Cassel, betreffend die Haltung Kurhessens zu dem Zoll- und Handelsvertrage. Ein Zusammenhalten der deutschen Staaten hauptsächlich im Interesse der kleineren geboten.**

„Ew. Hochgeboren Bericht vom 8. d. M. habe ich mit Interesse gelesen. Ich bin mit der Haltung, welche Sie eingenommen und mit den Aeußerungen, welche Sie namentlich auch in Bezug auf die schwebenden Fragen der Handelspolitik [2]) gegen die Kurfürstlichen Minister abgegeben haben, voll-

[1]) Nach Inhalt des von dem Handelsminister dem Ausschuß der Patriotischen Vereinigung ertheilten Bescheides vom 22. April 1863 war auch er damit einverstanden, daß die Handwerker und die gewerblichen Arbeiter in der Association den Weg zu erkennen haben, auf welchem sie im Stande sind, sich den für die Konkurrenz mit größeren Unternehmern, also für die Erwerbung oder Erhaltung wirthschaftlicher Selbständigkeit erforderlichen Kredit zu verschaffen, und die Mittel zur Ansammlung eigenen Kapitals zu gewinnen.

[2]) Nach einem Erlasse vom 22. März 1863 sollte es zu den hauptsächlichsten Aufgaben der von dem Berichterstatter in Cassel zu entfaltenden amtlichen Wirksamkeit gehören, Kurhessen zum Anschluß an die preußische Handelspolitik, zum Festhalten am Zollverein, und damit indirekt auch zum Anschluß an die Handelsverträge mit Frankreich vom 2. August 1862 zu bestimmen. Zum Verständniß der folgenden, auf die Zollvereinskrisis bezüglichen Urkunden ist Nachstehendes zu bemerken: Der deutsche Zollverein, zu welchem mit Preußen fast alle deutschen Mittel- und Kleinstaaten (mit Ausnahme Mecklenburgs und der Hansestädte) gehörten, beruhte auf freien Verträgen, welche alle 12 Jahre erneut werden mußten. Der gegenwärtige Vertragszeitraum lief mit dem Jahre 1865 ab, und es handelte sich jetzt darum, festzustellen, ob von 1866 ab alle

kommen einverstanden. Es entspricht der Absicht Seiner Majestät des Königs, unseres Allergnädigsten Herrn, die freundschaftlichen Beziehungen zu der Regierung Seiner Königlichen Hoheit des Kurfürsten mehr und mehr befestigt und enger geknüpft zu sehen. Indem Ew. Hochgeboren dies in Ihren ferneren Unterhaltungen betonen wollen, werden Sie zugleich bemerken können, daß gerade in jetziger Zeit ein aufrichtiges Zusammenhalten der deutschen Staaten nothwendiger erscheine denn je, und daß nur auf solchem Wege abenteuerlichen Plänen des Auslandes, über welche man sich nicht täuschen dürfe, entgegenzuwirken sei. Man kann sich nicht verhehlen, daß Erschütterungen des europäischen Rechtssystems in ihren letzten Wirkungen vorzugsweise den kleineren Staaten gefährlich werden können.

Im Anschlusse an diese allgemeinen Betrachtungen werden Ew. Hoch-

---

bisherigen Glieder des Zollvereins auf fernere 12 Jahre bei demselben verbleiben wollten. Preußen hatte im Namen und im Auftrage des Zollvereins am 2. August 1862 einen Handelsvertrag mit Frankreich abgeschlossen, welcher für den Gewerbebetrieb und den Handel Deutschlands von Vortheil schien. Mehrere Staaten aber (Bayern an der Spitze) hatten auf Anregung Oesterreichs gegen jenen Handelsvertrag allerlei Ausstellungen gemacht und sich schließlich geweigert, demselben ihre Zustimmung zu ertheilen. Sie verlangten, daß der Zollverein vor Allem in eine enge Verbindung mit Oesterreich trete und daß der Vertrag mit Frankreich nur insoweit in Geltung komme, als dies mit jener Vorbedingung vereinbar sei. Preußen, welches ohnedies Frankreich gegenüber an den Vertrag rechtlich gebunden war, konnte denselben jedoch nicht aufgeben, ohne dem Gewerbe und Verkehr des eigenen Landes den größten Schaden zuzufügen. Nachdem mit den Gegnern des Handelsvertrags lange vergeblich hin und her berathen war, lud Preußen sämmtliche Mitglieder des Zollvereins zu einer Konferenz nach Berlin ein, damit man hier endlich darüber ins Klare komme, welche Regierungen den Handelsvertrag anzunehmen und also im Zollvereine zu bleiben gedachten, und welche nicht. Die Konferenz trat am 5. Dezember 1863 zusammen und ihre Berathungen gaben Anfangs Grund zur Hoffnung auf eine schließliche Einigung. Als aber die Versammlung Ostern 1864 wieder eröffnet werden sollte, versuchte die bayerische Regierung durch wiederholte Ausflüchte und Verzögerungen die Verhandlungen ins Stocken zu bringen, bis die preußische Regierung, um jeder ferneren Verschleppung vorzubeugen, die Wiedereröffnung der Konferenz auf den 2. Mai 1864 festsetzte. Bei dem Zusammentritt der Versammlung an dem genannten Tage fehlten die Abgesandten von Bayern, Württemberg, Nassau, Darmstadt und Hannover. Diese Staaten schienen entschlossen zu sein, an einem Zollvereine, welchem der Handelsvertrag zu Grunde lag, nicht theilzunehmen. Die preußische Regierung knüpfte demzufolge mit denjenigen deutschen Staaten, welche sich dem Handelsvertrage geneigt gezeigt hatten, unmittelbare Verhandlungen an, um mit ihnen die Bedingungen festzusetzen, unter welchen sie dem künftigen Zollvereine angehören wollten.

geboren leicht Gelegenheit finden, ohne Verletzung hessischen Selbstgefühls, darauf hinzuweisen, daß die Interessen des Kurstaates, nach seiner geographischen Lage am sichersten durch sein Zusammenhalten mit Preußen gewahrt werden und daß die gegenseitigen politischen Beziehungen in diesem Augenblick durch die Stellung zu der Zoll- und Handelsfrage, wie sie durch die Verträge mit Frankreich gestaltet ist, bedingt werden. Kurhessen ist der einzige Zollvereinsstaat, welcher sich noch nicht geäußert hat, und ich sehe in der That kein Motiv für ferneres Schweigen. Ist die handelspolitische Entwickelung erst weiter gediehen, so wird Kurhessen sich doch nicht entziehen können, seine Zustimmung zu geben; stimmt es jetzt zu, so kann es sich ein Verdienst erwerben, das seines Eindrucks nicht verfehlen wird, und dessen wir gern eingedenk bleiben werden, wenn bei der Erneuerung des Zollvereins die eine oder die andere, Kurhessen besonders interessirende Frage zur Sprache kommt.

Indem ich mich für jetzt auf vorstehende Andeutungen beschränke, ersuche ich Ew. Hochgeboren, Sich demgemäß zunächst nur mündlich und vertraulich zu äußern. Glauben Sie danach mit einiger Bestimmtheit auf ein Jawort rechnen zu dürfen, so bin ich bereit, Sie zu einer schriftlichen Anregung zu ermächtigen."[1])

30. Oktober 1863. Herr von Bismarck ersucht den Handelsminister Grafen Itzenplitz, den Regierungsrath von Keudell als Kommissar des Kgl. Staatsministeriums an der Konferenz über den Entwurf eines Genossenschaftsgesetzes[2]) theilnehmen zu lassen, „um von dem Gange dieser wichtigen Sache auf kürzestem Wege Kenntniß zu erhalten."[3])

---

[1]) Wegen der Verhandlungen mit Oldenburg und Hannover vgl. Urk. 16. Wegen der Beendigung der Differenz mit Kurhessen vgl. die Schlußnote zu Urk. 16.

[2]) Die Anregung zu diesem Gesetzentwurf ging von dem Abgeordneten Schulze-Delitzsch aus.

[3]) Als Frucht der kommissarischen Berathungen legten der Handelsminister und der Justizminister im Dezember 1863 Herrn von Bismarck den Entwurf zu einem Gesetze, betreffend die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften, vor. Dieser Gesetzentwurf wurde indessen erst im Februar 1866 dem Herrenhause zur Berathung unterbreitet. Vgl. das preußische Gesetz, betr. die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften, vom 27. März 1867 (Preußische Gesetz-Sammlung Seite 501).

7.

16. November 1863. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau. Die geeignetste Linie für eine Eisenbahn nach Stolp.**

(Einverständniß mit der Konzessionsertheilung einer Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau.) „Was indessen die gleichzeitig in Aussicht genommene Abzweigung von einem Punkte dieser Bahn nach Stolp betrifft, so erlaube ich mir in Beziehung hierauf Folgendes zu bemerken:

Es entspricht vollständig meiner Auffassung, für die Hereinziehung von Stolp in das Eisenbahnnetz Sorge zu tragen. Zu diesem Ende wird jedoch meines Dafürhaltens in erster Stelle die Ausführung einer Bahn von Cöslin nach Stolp ins Auge zu fassen, und diesem Projekte namentlich der Vorzug vor einer etwaigen Anschlußbahn Bublitz-Stolp einzuräumen sein. Die Linie Cöslin-Stolp — deren Fortführung durch das Küstengebiet nach Danzig demnächst zu erstreben sein würde — erachte ich im Interesse der Küstenvertheidigung für die ungleich wichtigere. Auch abgesehen von diesem Interesse bin ich der Ansicht, daß die Linie Cöslin-Stolp den allgemeinen Verkehrsinteressen vorzugsweise entsprechen und die meiste Gewähr der Ertragsfähigkeit bieten würde.“ [1])

---

[1]) Der Handelsminister theilt die Ansicht, daß die Fortsetzung der Hinterpommerschen Bahn von Cöslin nach Stolp zweckmäßiger sei, als die Herstellung einer Anschlußbahn von einem geeigneten Punkte der Belgard-Dirschauer Bahn nach Stolp (Schreiben vom 19. November 1863).

Zum Verständniß späterer Verhandlungen über das Eisenbahnwesen werden einige Notizen über die Entwickelung desselben in Preußen erwünscht sein. Die Länge der Eisenbahnen in ganz Preußen betrug am Schlusse des Jahres 1860: 705 Meilen; dazu sind 1861: 25¾ Meilen, 1862: 18 Meilen, 1863: 42¾ Meilen hinzukommen, in den drei Jahren also 86½ Meile, so daß Ende 1863 im Ganzen 792 Meilen im Betrieb waren. Davon kamen auf die einzelnen Provinzen: Preußen etwa 70, Posen 56, Brandenburg 113½, Pommern 58½, Schlesien 156, Sachsen 95, Westfalen 97½, Rheinprovinz 151 Meilen. Im ganzen preußischen Staat kam etwa auf 6½ Quadratmeilen 1 Meile Eisenbahn; unter den fünf europäischen Großmächten stand Preußen danach in der Mitte, hinter Großbritannien, Frankreich fast gleich, vor Oesterreich und Rußland weit voraus. Der Gesammtgewinn des Staates aus den Eisenbahnen im Jahre 1863 betrug 4 932 802 Thlr.

8.

24. Februar 1864. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Eisenbahn-Verhandlungen mit Mecklenburg zum Zwecke einer direkten Schienenverbindung zwischen Stettin und Hamburg. Der Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Bahn.**

„Eure Excellenzen haben Sich in dem Schreiben vom 8. d. M. dafür ausgesprochen, auf den Vorschlag, welchen das Großherzoglich mecklenburg-schwerinsche Ministerium in seinem Schreiben vom 8. September v. J. zum Zwecke der Wiederaufnahme der seit dem Jahre 1861 ruhen gebliebenen kommissarischen Eisenbahnverhandlungen gemacht hat, nicht einzugehen, die Wiederaufnahme dieser Verhandlungen vielmehr fortdauernd an die Bedingung zu knüpfen, daß durch dieselben die vollständige Beseitigung des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu erlangen und vertragsmäßig sicherzustellen sei. Nach sorgfältiger Erwägung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse glaube ich dieser Auffassung meinerseits nicht beitreten zu können.

Vom Standpunkte meines Ressorts kann ich es im Allgemeinen nicht für rathsam erachten, unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen auf eine uns zur Seite stehende Regierung in einer Angelegenheit wie die vorliegende einen Druck auszuüben, dessen Wirkungen offenbar nur geeignet sein können, die uns günstigen Dispositionen zu schwächen. Diesem Momente glaube ich in der Frage, um welche es sich hier handelt, um so mehr ein entscheidendes Gewicht beimessen zu dürfen, als die Zweckmäßigkeit der Verbindung, in welche die Angelegenheit des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn mit den projektirten neuen Eisenbahnanschlüssen gebracht ist, mir an und für sich erheblichen Bedenken zu unterliegen scheint. Ich erlaube mir in dieser Hinsicht hervorzuheben, daß die Verkehrsinteressen Stettins begründeten Anspruch darauf haben dürften, durch diesseitige Zulassung und Förderung der direkteren Schienenverbindung zwischen Stettin und Hamburg endlich diejenige Vorbegünstigung ausgeglichen zu sehen, welche Berlin seit der Herstellung der Berlin-Hamburger Bahn auf Kosten Stettins genossen hat. Ich verkenne nicht, daß aus dem Fortbestande einer Durchgangsabgabe auf der Berlin-Hamburger Bahn für die

neue Konkurrenzbahn der letzteren gewisse Vortheile erwachsen könnten; doch glaube ich, daß eine Ableitung des Verkehrs, welcher seine natürliche Richtung überhaupt mittelst der Berlin-Hamburger Bahn zu verfolgen hat, in beträchtlicherem Umfange dadurch wohl nicht herbeigeführt werden würde, namentlich, wenn eine Verminderung jener Transitabgabe hinzutritt. Das eigentliche Feld, auf welchem die Aufgabe der Abminderung und insbesondere diejenige der vollständigen Beseitigung des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Bahn zu lösen ist, scheint mir in der Förderung und Sicherstellung derjenigen Eisenbahnprojekte gegeben zu sein, die eine Konkurrenz mit der Berlin-Hamburger Bahn auf dem linken Elbufer bezwecken.

Nachdem die mecklenburgische Regierung nunmehr bereits ihre Geneigtheit dazu erklärt hat, auf einen Theil der Transitabgabe zu verzichten, kann ich es meinerseits daher nur für empfehlenswerth erachten, auf eine nähere Verhandlung hierüber einzugehen, für die Herabsetzung des Transitzolls eine möglichst große Ausdehnung zu erlangen und das Zustandekommen der Eisenbahnverbindungen Pasewalk-Güstrow und Stralsund-Rostock nicht durch das fortgesetzte Verlangen eines definitiven Verzichtes der mecklenburgischen Regierung fernerweit in Frage zu stellen.

Wenn man sich die Bedeutung vergegenwärtigt, welche die Summen, um die es sich handelt, für die Finanzen Mecklenburgs haben, und welche nach Verhältniß der Einwohnerzahl Preußens der 30mal größere Betrag für uns haben würde, so ist es nicht wahrscheinlich, daß die mecklenburgische Regierung das verlangte Opfer bringen werde, vielmehr anzunehmen, daß die fraglichen Eisenbahnen, deren eine für die weitere Verbindung Hamburgs mit den Ostprovinzen von hoher Wichtigkeit ist, unvollendet bleiben, und die jetzigen Sätze des Transitzolls unvermindert fortbestehen." [1])

9.

31. März 1864. **Erlaß an den Königl. preuß. außerordentlichen Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betreffend die Anlage eines Kanals zur Verbindung der Nord- und Ostsee. Appell an das Interesse des Kaisers Napoleon für das Projekt.**

„Bekanntlich ist schon zu wiederholten Malen die Anlegung eines,

[1]) Kurze Zeit darauf erfolgt die Wiederaufnahme der seit dem Jahr 1861 ruhen gebliebenen Eisenbahnverhandlung mit Mecklenburg.

auch für große und tiefgehende Schiffe zugänglichen Kanals zur Verbindung der Nord- und Ostsee in Frage gekommen. Die Wichtigkeit eines solchen Kanals für die internationalen Verkehrsverhältnisse springt in die Augen. Ist die Bedeutung auch nicht vollkommen gleich mit der des Suezkanals zu stellen, so treffen doch beide Verbindungen in mannigfachen Analogieen zusammen. Die Bildung einer Aktiengesellschaft zur Herstellung jener Verbindung ist bereits im Werke; die Einleitung der erforderlichen technischen Vorarbeiten liegt diesseits in der Absicht; der Augenblick erscheint günstig, um die Schwierigkeiten zu besiegen, welche seitens der Königlich dänischen Regierung bisher entgegengestellt worden sind; es versteht sich von selbst, daß durch die Anlegung jenes Kanals den staatsrechtlichen Beziehungen der Länder, welche der Kanal durchschneiden wird, in keiner Weise vorgegriffen werden soll. Ich darf mich überzeugt halten, daß S. M. der Kaiser der Franzosen in seiner großartigen und hochherzigen Auffassung der internationalen Verkehrsverhältnisse auch der Herstellung jener Verbindung der Nord- und Ostsee ein lebendiges Interesse zuwenden werde.

Es würde mir angenehm sein, wenn Ew. Excellenz die Auffassungen des Kaisers in dieser Hinsicht auf geeignetem Wege vertraulich ermitteln und mir von dem Erfolge Ihrer Bemühungen Nachricht geben wollten." [1])

---

[1]) Am 5. April 1864 berichtete Graf von der Goltz über die Aufnahme der Mittheilung in Paris. Drouyn de Lhuys habe sich insbesondere über die dem Kanal zu gebende Richtung interessirt, ob der Kanal zugleich die Grenze zwischen Deutschland und Dänemark abgeben solle, ob das Danewerk diesseits oder jenseits des Kanals liegen würde. Dem Kaiser Napoleon habe der Appell sichtlich geschmeichelt, und er habe im Uebrigen ungefähr dieselben Fragen gestellt, wie Drouyn de Lhuys. Hierauf ergeht folgende telegraphische Mittheilung an den Botschafter in Paris: „Es liegen zwei Kanal-Projekte vor, das eine von Eckernförde durch den Witten-See über Rendsburg nach Brunsbüttel, schon 1849 beabsichtigt, das andere von Neustadt an der Lübecker Bucht direkt nach Brunsbüttel in die Elbemündung." In der Nr. 41 vom 5. Oktober 1864 schrieb die Provinzial-Korrespondenz: „Durch die gänzliche Lostrennung Schleswig-Holsteins von Dänemark ist bekanntlich auch die Möglichkeit gewonnen, einen Kanal zwischen der Nord- und der Ostsee anzulegen, ein Werk, welches für die Herzogthümer selbst, wie für ganz Deutschland, für Handel und Marine von höchster Wichtigkeit ist und darum deutscherseits schon seit vielen Jahren, doch bisher vergeblich, herbeigewünscht war. Die preußische Regierung hat dieser Angelegenheit von vorn herein die größte Aufmerksamkeit zugewendet und die Vorarbeiten für das Werk ernstlich in die Hand genommen. Selbstverständlich erfordert dasselbe zunächst sehr schwierige und umfangreiche Untersuchungen von Seiten der Sachverständigen. Ein hierzu eingesetztes Komitee unter Vorsitz des erfahrenen Staatsmannes, früheren Ministers Freiherrn von der Heydt, hat jetzt seine Arbeit so weit vollendet, daß die Regierung nunmehr der Ausführung

10.

11. Mai 1864. **Vertrauliches Schreiben an den Landrath Freiherrn von Rosenberg in Waldenburg in Schlesien, betreffend die Beschwerde der Weber aus dem Waldenburger Kreise gegen die Fabrikherren.**[1])

„Ew. Hochwohlgeboren dürfte bekannt sein, daß eine Deputation der Weber des Waldenburger Kreises hierher gekommen ist, um S. M. dem König eine Bittschrift, betreffend die Abhülfe ihres Nothstandes, zu überreichen. Dieselbe bestand aus folgenden drei in Wüstegiersdorf wohnhaften Webern: 1. Carl August Anforge aus Nieder-, 2. Joh. Wilh. Baudius aus Ober- und 3. Florian Paul aus Nieder-Wüstegiersdorf.

---

des Unternehmens in Kürze näher treten dürfte. Einstweilen hat man bei Eckernförde bereits mit vorbereitenden Vermessungen und Peilungen begonnen." Vgl. Urk. 31.

[1]) Am 15. Juni 1864 schrieb die Provinzial-Korrespondenz über diese Frage: Die schlesischen Weber haben bekanntlich vor Kurzem eine Deputation an Se. Majestät den König entsandt, deren ergreifende Schilderung der Arbeitsverhältnisse im schlesischen Gebirge von Neuem die volle Theilnahme des Fürsten und die Fürsorge der Staatsregierung für die Weber angeregt hat. Die Regierung ist fern von dem Wahne, ihrerseits Einrichtungen schaffen zu können, durch welche der Armuth und Noth in der Arbeiterbevölkerung, insoweit dieselben mit den mannigfachen Schwankungen des industriellen Lebens überhaupt zusammenhängen, durchgreifend abgeholfen werden könnte; diejenigen, welche derartige Verheißungen machen wollten, würden durch Erregung trügerischer Hoffnungen ein Verbrechen gegen die armen Arbeiter selbst begehen. Wenn es sich aber um so dauernde und so tief gehende Nothstände handelt, wie sie in der schlesischen Weberbevölkerung nun schon seit Jahrzehnten immer aufs Neue hervortreten, so darf eine wahrhaft landesväterliche Verwaltung, wie es die preußische von je her und in allem Wechsel der Zeiten gewesen ist, nicht unterlassen, wenigstens Alles sorglich in Betracht zu ziehen und zu versuchen, was vielleicht den Weg zur Abhülfe eröffnen kann. Obwohl die Regierung auch seither schon durch ihre Behörden jeder Zeit die genauesten und gewissenhaftesten Ermittelungen über die Zustände der Weber eingezogen und die Mittel und Wege zur Erleichterung ihrer Lage mannigfach erwogen hat, so soll doch gegenwärtig noch ein Versuch gemacht werden, den Ursachen des Nothstandes und den Möglichkeiten einer Hülfe durch eine allseitige, eindringliche und völlig unbefangene Untersuchung womöglich auf den Grund zu kommen. Zu dem Zweck hat die Staatsregierung einem durch umfassende Sachkenntniß, Klarheit und Schärfe des Urtheils und thatkräftiges Wollen ausgezeichneten Mann, den früheren Oberbürgermeister von Breslau, Geheimen und Ober-Regierungsrath Dr. Elwanger, welcher durch langjährigen Besitz im Kreise Reichenbach den betreffenden Verhältnissen auch persönlich nahe gestanden hat, den Auftrag ertheilt, in Gemeinschaft mit den hervorragendsten Autoritäten der betheiligten Kreise und mit Vertretern aller dabei in Betracht kommenden Interessen die Lage, die Bedürfnisse, die Anträge und Wünsche der armen Weberbevölkerung sorgfältig

Dieselben haben in der ihnen von S. M. dem Könige gewährten Audienz namentlich angeführt, daß sie, sowie neun andere Weber von ihren Fabrikherren, dem Kommerzienrath R. Reichenheim und Kauffmann in Blumenau, aus ihrer Stellung entlassen seien, weil sie die erwähnte Petition eingereicht hätten. S. M. der König haben über diese Thatsache Ihre entschiedene Mißbilligung zu äußern geruht.

Da die erwähnten zwölf Weber sich augenblicklich ohne Arbeit und daher ohne Erwerbsmittel befinden, so beehre ich mich Ew. Hochwohlgeboren zu ersuchen, die anliegenden 120 Thaler zur Unterstützung derselben verwenden zu wollen.

Zugleich spreche ich dabei die Bitte aus, daß sich Ew. Hochwohlgeboren dieser Leute, soweit es möglich ist, annehmen und sie in ihren auf Beschaffung anderweiter Arbeit gerichteten Bestrebungen unterstützen." [1])

---

zu untersuchen und zu erörtern. Wenn unter solcher Leitung die Arbeiter Gelegenheit erhalten, ihre Sache gegenüber den Arbeitgebern nach allen Richtungen eingehend zur Sprache zu bringen, wenn die beiderseitigen Interessen, Gesichtspunkte und Wünsche unter Betheiligung erfahrener Verwaltungs-Beamten, Grundbesitzer, Armenpfleger u. s. w. unbefangen und gründlich besprochen werden, so wird sich ergeben müssen, inwieweit überhaupt den vorhandenen Mißständen wenigstens annähernd und allmälig abgeholfen werden kann, und welche Mittel und Wege theils von den Arbeitern selbst, theils von den Arbeitgebern, theils von den Gemeinden, theils endlich von der Staatsverwaltung dazu anzuwenden sind. Die Weberbevölkerung wird in der getroffenen Maßregel zunächst jedenfalls erkennen, wie ernst es dem König und seiner Regierung um die Verbesserung ihrer Lage zu thun ist. Vgl. auch das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 29.

[1]) Am gleichen Tage (11. Mai 1864) drückte Herr von Bismarck dem Landrath Olearius in Reichenbach in Schlesien gegenüber den Wunsch aus, mit demselben über die Lage der schlesischen Weber und die etwaigen Mittel zur Hebung ihres Nothstandes eine mündliche Rücksprache zu nehmen. „Sollten es daher Ihre dienstlichen Obliegenheiten gestatten, so würde ich Sie ersuchen, zu diesem Behuf Sich in der nächsten Zeit hierher begeben zu wollen." Der Landrath Olearius entspricht diesem Wunsche bereits nach 2 Tagen. Vgl. die folgende Urkunde. — Erst ein kürzlich erschienener Artikel der Staatsbürger-Zeitung (Nr. 275 v. 18. Nov. 1888) erinnerte an das hier erwähnte Erscheinen der Arbeiter vor des Königs Thron, und kam zu dem Schlusse, der Niedergang der Fortschrittspartei datire eigentlich von ihrer Vernachlässigung der socialen Reform. „Wir greifen, um dies darzuthun, zurück auf die Blüthezeit Lassalles, auf jene Zeit, in welcher die Fortschrittspartei ihre tüchtigsten Kämpen auf dem volkswirthschaftlichen Gebiet auswählte, um den Lehren Lassalles, die man ohne weiteres als Irrlehren bezeichnete, des „Neulings auf diesem Gebiete", entgegenzutreten. Der preußische Ministerpräsident v. Bismarck dachte anders über die Sache; er ahmte den Bienen nach, die auch aus giftigen Blumen Honig saugen, das heißt: er unterwarf die Lehren Lassalles einer sorgfältigen Prüfung und fand manches Goldkörnchen der Wahrheit, das sich wohl des Aufhebens lohnte.

11.

25. Mai 1864. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Niedersetzung einer Kommission zur Berathung der Weber-Verhältnisse in Schlesien und verwandter Nothstände.**

„Ew. Excellenzen beehre ich mich in der Anlage den Bericht zur Kenntnißnahme und weiteren Veranlassung zu übersenden, welchen der Landrath Olearius über die Weberverhältnisse im schlesischen Eulengebirge erstattet hat.

Indem ich Ew. Excellenzen ersuche, diese Angelegenheit in einer der nächsten Sitzungen des Staatsministeriums zur Sprache bringen zu wollen, erlaube ich mir dabei Ihrer Erwägung anheim zu geben, ob es sich nicht in Ausführung der Allerh. Ordre vom 12. d. M. umsomehr empfehlen möchte, eine besondere Kommission einzusetzen, als auch von anderen Arbeiterklassen, z. B. den hiesigen Buchdruckergehilfen ähnliche Petitionen in Aussicht stehen.

Sollten Ew. Excellenzen sich mit dieser Auffassung einverstanden erklären, so würde ich die Zuziehung geeigneter sachverständiger Männer für wünschenswerth erachten und erlaube ich mir in dieser Beziehung die Aufmerksamkeit Ew. Excellenzen auf den Ober- und Geheimen Regierungsrath a. D. Oberbürgermeister Dr. Elwanger, den Professor Huber und den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Krausnick zu richten.“ [1])

12.

31. Mai 1864. **Vertrauliches Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Wahrung der amtlichen Unparteilichkeit in der Angelegenheit der Weber des Waldenburger Kreises.**

„In der Angelegenheit, betreffend die Weber des Waldenburger Kreises, beehre ich mich Ew. Excellenz

---

Die Fortschrittspartei hatte nichts eiligeres zu thun, als Herrn v. Bismarck wegen seiner Freundlichkeit, die er für den „Volksfeind“ Lassalle empfand, zu denunciren und dieser Denunciation in heftigen Reden Ausdruck zu geben.“

[1]) Mittels Schreibens vom 26. Mai 1864 ersuchte Herr von Bismarck auch den in Karlsbad weilenden Landrath in Waldenburg, Freiherrn von Rosenberg, bei dessen Rückreise ihn (den Ministerpräsidenten) zu besuchen, um über die Waldenburger Angelegenheit weitere Rücksprache zu nehmen. „Sollte es Ihre dortige Kur gestatten, mir über die Lage der Weber in Ihrem

1. ein Schreiben an den Landrath Frhrn. von Rosenberg vom 11. d. M.,
2. einen Bericht des Landrathsamts-Verwesers, Regierungs-Referendarius Böhm vom 26. d. M.

zur Kenntnißnahme zu übersenden und dabei Folgendes zu bemerken:

Wie Ew. Excellenz bekannt sein dürfte, sind die Mitglieder der Weber-Deputation und noch neun andere Weber wegen der Beschwerden, welche Se. Majestät durch die Deputation entgegengenommen, von Reichenheim und Kaufmann entlassen worden. Se. Majestät haben, nachdem die hülflose Lage dieser Arbeiter durch die Deputation zur Allerhöchsten Kenntniß gelangt war, befohlen, einstweilen dafür zu sorgen, daß dieselben mit ihren Familien nicht Noth litten, und habe ich zu diesem Zweck dem Landrath Freiherrn von Rosenberg 120 Thlr. übersandt. Bei der Beurlaubung des Freiherrn von Rosenberg hat der zeitige Verweser, Regierungs-Referendarius Böhm, statt die ihm aufgetragene, als dringend bezeichnete Vertheilung der qu. Unterstützung zu bewirken, in dem oben allegirten Bericht sich nicht allein gegen eine solche überhaupt ausgesprochen, sondern auch Anlaß genommen, in die ihm gar nicht aufgegebene Erörterung der Lohnverhältnisse der Weber einzutreten. Er ist dabei, wie mir scheint, in einseitiger Weise zu Werke gegangen, indem er, statt beide Theile zu hören, sich allein auf die Vernehmung der Fabrikbesitzer beschränkt und für dieselbe den in Giersdorf stationirten und daher wohl kaum vollständig parteilosen Gensdarm benutzt hat. Er geht dabei soweit, daß er in seinem amtlichen Bericht von der durch die „Regierungspartei intendirten Aufregung der Arbeiter" spricht, obgleich ihm die denselben von Sr. Majestät dem Könige gewährte Audienz bekannt war.

Indem ich Ew. Excellenz ersuche, den qu. Bericht einer Durchsicht würdigen zu wollen, glaube ich annehmen zu dürfen, daß die gesammte Fassung desselben auch Hochdenselben die Ueberzeugung gewähren wird, wie der Regierungs-Referendarius Böhm den parteilosen Standpunkt, von welchem allein diese schwierige Angelegenheit richtig aufgefaßt und dem staatlichen Gesammtinteresse entsprechend behandelt werden kann, nicht einnimmt, sondern sich ausschließlich mit den Interessen und Einflüssen der Arbeitgeber identificirt. Eine derartige Haltung der amtlichen Organe widerspricht den

---

Kreise und die etwa vorzuschlagenden Abhülfemaßregeln Mittheilung machen zu können, so würde mir eine solche erwünscht sein." Vgl. die folgende Urkunde.

Intentionen der Allerh. Ordre vom 12. d. M., welche die unparteiische Ermittelung des Sachverhalts anordnet. Da der Regierungs-Referendarius Böhm übrigens mit der Verwaltung des Kreises erst seit Kurzem betraut ist und daher die einschläglichen Verhältnisse nicht aus eigener Anschauung und Erfahrung kennt, so möchte ich aus der Bestimmtheit, mit welcher derselbe seine einseitige Auffassung im Widerspruch gegen die der höchsten Staatsbehörden vertritt, den Schluß ziehen, daß ihm die Reife des Urtheils und die Folgsamkeit gegen höhere Anordnungen fehlt, welche für die selbstständige Verwaltung des Landrathsamts erforderlich sind. Aus diesen Gründen kann ich nicht umhin, Ew. Excellenz zu ersuchen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht die Rückberufung des Regierungs-Referendarius Böhm erforderlich sein dürfte, um die Ausführung der Ordre vom 12. d. M. in einer der Allerhöchsten Intention entsprechenden Weise zu sichern. Ebenso läßt sich annehmen, daß die Berichte des in Wüstegiersdorf stationirten Gensdarms nicht den Charakter vollständiger Parteilosigkeit tragen." [1])

13.

31. Mai 1864. **Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Weberverhältnisse im Waldenburger Kreise. Werkthätiges Eintreten für die Nothleidenden.**

„Ew. Hochwohlgeboren sage ich für die Mittheilung vom 28. d. M.[2]) meinen verbindlichen Dank, indem ich mich mit den von Ihnen in der Weber-Angelegenheit des Waldenburger Kreises getroffenen Maßregeln einverstanden erkläre.

Die von Ihnen noch beantragten 2200 Thaler werden Sie in nächster Zeit erhalten; ebenso werden Sie durch Vermittelung des Königl. Ober-Präsidiums von dem Verweser des Landrathsamts des Waldenburger Kreises

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Nach diesem Berichte vertheilte der Landrath zunächst an die nach Berlin als Deputirte gereisten 13 Weber, welche zu Hause vielfachen Verfolgungen ausgesetzt waren, 86 Thaler zur Bestreitung ihrer dringendsten Bedürfnisse. Von diesen Webern wollten sich 11 associiren und gemeinschaftlich arbeiten, wozu eine Unterstützung von 2908 Thalern erforderlich war. Da Herr von Bismarck ihm bereits 1000 Thaler hatte zugehen lassen, so bat er noch um einen Zuschuß von rund 2200 Thalern.

diejenigen 120 Thaler erhalten, welche zur Linderung der augenblicklichen Noth der entlassenen Weber demselben überwiesen waren.

Es wird mir sehr erwünscht sein, wenn Sie mir über den Fortgang der qu. Angelegenheit demnächst weitere Mittheilung machen wollen." [1])

14.

17. Juni 1864. **Vertrauliches Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Enquete über die Weber-Zustände im Waldenburger Kreise.**

„Ew. Hochwohlgeboren unterlasse ich nicht zu benachrichtigen, daß beschlossen ist, zur Untersuchung der Weberzustände im Waldenburger Kreise eine besondere Kommission unter Leitung des Geheimen Ober-Regierungsraths a. D. Dr. Elwanger einzusetzen. Dieselbe soll aus Vertretern der Arbeitgeber sowie der Arbeitnehmer und aus einigen mit den Verhältnissen vertrauten Grundbesitzern oder sonstigen Privaten und einem oder einigen der mit der Kreisverwaltung betrauten Beamten gebildet werden.

Die Kommission soll im kontradiktorischen Wege das Verhältniß der Arbeitslöhne und der Lebensbedürfnisse feststellen, sowie Abhülfe-Maßregeln in Vorschlag bringen; namentlich sich über die Aufhebung des Verbots der Koalitionen äußern.

Da ich annehmen darf, daß der Geh. Ober-Regierungsrath Elwanger sich mit Ihnen in Verbindung setzen wird, so ersuche ich Ew. Hochwohlgeboren, soweit es Ihnen möglich, dahin wirken zu wollen, daß als Vertreter der Arbeitnehmer verständige Männer in die Kommission aufgenommen werden, welche geeignet sind, die Interessen ihres Standes den Arbeitgebern gegenüber geltend zu machen." [2])

15.

28. Juni 1864, **Karlsbad.**[3]) **Vertraulicher Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. die Zollreinigung**

---

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Vgl. die Urkunde 18.

[3]) Herr von Bismarck hatte sich am 18. Juni 1864 nach Karlsbad begeben, um dort mit dem österreichischen Minister zunächst über die dänische Frage zu konferiren, da die vierzehntägige Waffenruhe, welche die Londoner Konferenz vermittelt hatte, Ende Juni zu Ende ging.

mit Oesterreich, Festhalten an dem Handelsvertrag mit Frankreich. Haltung Oesterreichs gegenüber dem letzteren.[1])

„Bei meinen Unterredungen mit dem Grafen Rechberg hat die handelspolitische Frage den Gegenstand eingehender Besprechung gebildet. Wenngleich auch hierüber keine bestimmten Verabredungen getroffen sind, so habe ich doch Ursache, mit dem Ergebniß zufrieden zu sein.

Ich habe nämlich die Ueberzeugung gewonnen, daß Oesterreich die Unmöglichkeit der Zolleinigung[2]) erkannt hat. Auf der anderen Seite habe ich dem Kaiserlich österreichischen Minister jeden Zweifel darüber benommen, daß wir zwar zu den intimsten kommerziellen Beziehungen mit Oesterreich, unter gegenseitiger Gewährung aller zulässigen Erleichterungen bereit sind, aber in keinem Falle den französischen Handelsvertrag oder einen Theil desselben aufgeben werden, und daß wir nur auf dieser Grundlage auf weitere Unterhandlungen eingehen werden.

Ich darf annehmen, daß der österreichische Minister sich über die Unmöglichkeit, etwas Anderes von uns zu erlangen, vollkommen klar geworden ist, und kann von der Feststellung dieser Ueberzeugung, welche auf die übrigen guten Beziehungen keinen störenden Einfluß übt, nur eine günstige Einwirkung auf die weitere Entwickelung der handelspolitischen Situation erwarten.

Ew. Excellenz wollen von dieser vertraulichen Mittheilung den geeigneten Gebrauch machen, um auch bei dem Kaiserlich französischen Kabinet die Ueberzeugung zu befestigen, daß wir an dem Vertrage selbst und den

---

[1]) Zur Orientirung über die augenblickliche Lage der Zollvereinskrisis vgl. die Note zu Urkunde 6.

[2]) Oesterreich legte Werth darauf, daß für die spätere Zukunft eine Zolleinigung zwischen Oesterreich und dem Zollvereine in Aussicht genommen werde, wie dies im Jahre 1853 geschehen war. Der Art. 25 des Handels- und Zollvertrags zwischen Preußen und Oesterreich vom 19. Februar 1853 lautete: „Es werden im Jahre 1860 Kommissarien der kontrahirenden Staaten zusammentreten, um über die Zolleinigung zwischen den beiden kontrahirenden Theilen und den ihrem Zollverbande alsdann angehörigen Staaten oder, falls eine solche Einigung noch nicht zu Stande gebracht werden könnte, über weitergehende, als die am 1. Januar 1854 eintretenden und durch die im Artikel 3 erwähnten kommissarischen Verhandlungen nachträglich festzustellenden Verkehrs-Erleichterungen sowie über möglichste Annäherung und Gleichstellung der beiderseitigen Zolltarife zu unterhandeln."

dadurch bedingten Beziehungen zu Frankreich ohne alles Schwanken festhalten. Daß Graf Rechberg selbst sich hiervon überzeugt hat, bewies mir die von ihm ausgesprochene Absicht, direkte Unterhandlungen mit Frankreich versuchen zu wollen, um zu konstatiren, inwieweit es für Oesterreich möglich sei, mit Preußen und Frankreich in freiere Handelsbeziehungen zu treten.

Ew. Excellenz wollen zu ermitteln suchen, ob und mit welchem Erfolge österreichische Eröffnungen in dieser Richtung in Paris stattfinden werden. Uns kann jede Erweiterung des Gebietes erleichterter Handelsbeziehungen nur wünschenswerth sein, sobald sie unter Festhaltung der mit Frankreich gewonnenen vertragsmäßigen Grundlage erfolgt."[1])

16.

30. Juni 1864, **Karlsbad. Auszug aus einem Schreiben an den Ministerialdirektor Philipsborn, betreffend den Anspruch Oldenburgs auf das Präzipuum.**

— — „Unter den gegenwärtigen Umständen[2]) glaube ich, daß wir Oldenburg so weit wie möglich entgegen kommen sollten, und daß der Abschluß mit ihm nicht an einer geringen Differenz über das Präzipuum scheitern darf. Es ist billig, daß wir Oldenburg, welches sich bereitwillig gezeigt hat, mehr concediren als Hannover. Wir können es um so mehr, als wenn wir Oldenburg neben Braunschweig und Kurhessen haben, Hannover nicht mehr in der Lage ist, zurückzubleiben. Ich bitte Sie daher, den Herren Ministern der Finanzen und des Handels dieses als meine Ansicht auszusprechen, und hoffe, daß Sie hiernach zum Abschluß mit Oldenburg kommen werden."[3])

---

[1]) Wegen der weiteren Entwickelung der Verhandlungen über die Zollfrage zwischen Preußen und Oesterreich s. Urkunde 19.

[2]) Seit dem Frühjahr 1864 (vgl. S. 13 Note 2) hatte die preußische Zollvereinspolitik, wenn auch noch keinen vollständigen Sieg, doch schöne Erfolge zu verzeichnen. Bis zum 28. Juni 1864 hatte sich Preußen bereits mit Sachsen, Baden, Kurhessen, den Thüringischen Staaten, Braunschweig und der freien Stadt Frankfurt über die Fortdauer des Zollvereins auf Grund des preußisch-französischen Handelsvertrags geeinigt. Mit Hannover und Oldenburg waren die Verhandlungen, wie die obenstehende Urkunde ersehen läßt, dem Abschlusse nahe.

[3]) In einem Schreiben an den Ministerialdirektor Philipsborn d. d. Karlsbad, 4. Juli 1864 hielt Herr von Bismarck an der hier ausgesprochenen Ansicht fest. Noch vor Mitte Juli 1864 erfolgte die Unterzeichnung des Ver-

17.

4. Juli 1864, **Karlsbad. Erlaß an den Unterstaatssekretär von Thile, betreffend den Abschluß eines Handelsvertrags mit Italien. Haltung Oesterreichs in Bezug auf dieses Verfahren. Mittheilung an Königreich Sachsen. Einleitung der ersten Schritte zum Vertragsabschlusse.**

„Die Frage wegen des Abschlusses eines Handelsvertrags mit dem Königreich Italien[1]) hatte ich vor meiner Abreise noch weiterer Erwägung vorbehalten. Ich habe mich allerdings auch bei meinen hiesigen Unterredungen mit dem Herrn Grafen von Rechberg über die handelspolitischen Fragen von Neuem davon überzeugen können, wie ungern ein solcher Abschluß von Oesterreich gesehen werden würde. Doch bin ich auch jetzt noch der Ansicht, daß die große Bedeutung der dabei in Frage kommenden materiellen Interessen nicht durch diese politischen Rücksichten beeinträchtigt werden darf; und ich nehme an, daß unsere politischen guten Beziehungen zu Oesterreich in diesem Augenblick fest genug sind, um selbst durch einen solchen Schritt, von dem wir natürlich jede politische Bedeutung fern zu halten suchen würden, nicht getrübt zu werden.

Ich glaube indessen, daß es sich nach beiden Seiten hin empfiehlt,

---

trags mit Hannover und Oldenburg wegen Beitritts zu den Zollvereinsverträgen vom 28. Juni 1864. Beiden Staaten wurde, wie früher, ein sogenanntes Präzipuum (d. h. ein Zuschlag von den Zolleinnahmen), jedoch nur ungefähr halb so groß wie das bisher genossene, zugesichert. Der Zollverein war hiermit neu konstituirt; seinen noch zögernden ehemaligen Mitgliedern blieb der Beitritt bis zum 1. Oktober 1864 offen.

[1]) Auf Grund abgeschlossener Verträge genossen Frankreich, England, Belgien, die Niederlande und andere Staaten in Italien besondere Zollbegünstigungen vor Preußen. Es bestand daher dort der Wunsch, diesem für Preußens Handel und Gewerbefleiß ungünstigen Zustande ein Ende zu machen. Italien war dazu bereit. Preußen konnte jedoch nach Lage der Zollvereinsverhältnisse augenblicklich nicht anders darauf eingehen, als in ähnlicher Weise, wie es mit Belgien durch die Verträge und das Protokoll vom 28. März 1863 geschehen war. Auf diese Weise konnten alle Vereinsstaaten sofort in den Genuß der Tarifbegünstigungen in Italien eintreten, während seitens des Zollvereins keine Verpflichtung eingegangen war. Italien mußte sich zunächst mit dem bestehenden Zustande im Zollverein und mit der Hoffnung auf die Zukunft begnügen. Vgl. zur Frage den Artikel in der Provinzial-Korrespondenz v. 22. Nov. 1865 Nr. 47 „Der Handelsvertrag mit Italien" und ferner Notizen in den Nrn. 50 u. 51 v. 13. u. 20. Dez. 1865 und Nrn. 1 u. 11 v. 3. Januar und 14. März 1866.

durch vorgängige Mittheilung an Sachsen, zu welchem wir durch den Abschluß der Zollvereinsverträge und die dabei von jener Regierung bewiesene Bereitwilligkeit von Neuem in ein so intimes kommerzielles Verhältniß getreten sind, sowohl einen Aufschub an Zeit als eine festere Grundlage zu gewinnen.

Es würden demnach der Königlich sächsischen Regierung die wesentlichen Punkte der Verhandlung mit dem Königreich Italien vertraulich mitzutheilen, und ihr dabei zu sagen sein: Wir müßten in dem Abschluß eines solchen Vertrags auf dieser Grundlage eine vortheilhafte Entwickelung und Förderung der industriellen und kommerziellen Interessen der Zollvereinsstaaten erblicken; wir verhehlten uns nicht, daß der Abschluß eines italienischen Handelsvertrags in Wien einen üblen Eindruck machen würde; wir glaubten es aber nicht mit den Pflichten gegen das eigene Land vereinigen zu können, die Entwickelung der materiellen Wohlfahrt durch diese Rücksicht verhindern zu lassen, und wir glaubten, daß auch Oesterreich erkennen werde, daß es für Preußen und den Zollverein sowohl möglich als eine Nothwendigkeit sei, diese Interessen in der ihnen durch die Natur der Dinge gebotenen Richtung zu fördern, ohne daß die politischen Verhältnisse in anderen Beziehungen dadurch eine Störung zu erleiden hätten. Wir wären daher unsererseits geneigt, den Vertrag zu schließen, hätten aber vor Allem zuvor die Ansicht der Königlich sächsischen Regierung, mit welcher wir jetzt in handelspolitischer Hinsicht in ein so erfreuliches Verhältniß getreten, einholen wollen, und ersuchten sie um ihre Aeußerung darüber.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich eine entsprechende Mittheilung auf geeignetem Wege zu veranlassen, dabei aber die Initiative der Verhandlungen mit Italien, die uns Graf Launay mit Unrecht zuschiebt, nicht als von uns ausgegangen erscheinen zu lassen.

Zugleich würden Ew. Hochwohlgeboren dem Königlich italienischen Gesandten, wenn er die Sache Ihnen gegenüber wieder zur Sprache bringt, was vermuthlich nicht ausbleiben wird, wiederholen, was ich ihm bereits vertraulich sagte, daß wir es für nothwendig erachtet hätten, der Königlich sächsischen Regierung eine solche Mittheilung zu machen und über ihre Ansicht uns zu vergewissern."

Eigenhändige Nachschrift:

„Herr von Thile:

Wird es nicht besser sein, diese Sache ruhen zu lassen bis wir die Ratifikation von Kurhessen haben?“ [1])

18.

15. Juli 1864, **Karlsbad. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Förderung der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber. Bildung einer Association derselben.**[2])

„Ew. Hochwohlgeboren unterlasse ich nicht in Erwiderung Ihrer Zuschrift vom 11. d. M.[3]) meinen verbindlichsten Dank für die angestrengten Bemühungen auszusprechen, welche Sie angewandt haben, um die Arbeitsverhältnisse der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber in angemessener Weise zu reguliren. Jemehr ich die in der Sache und den Personen liegenden Schwierigkeiten anerkenne, welche Sie dabei zu überwinden haben, desto lebhafter kann ich nur wünschen, daß Sie Sich auch fernerhin der Leitung der neugebildeten Association in dem Sinne unterziehen wollen, daß wir durch diesen Versuch eine Erfahrung über die Möglichkeit, die Kosten und die Resultate einer ausgedehnteren Anwendung des Prinzips gewinnen.

---

[1]) Herr von Thile richtet unterm 10. Juli 1864 einen vertraulichen Erlaß an den preußischen Geschäftsträger Uebel in Dresden. Demnächst ergab sich aber wegen einiger Bedenken, welche in Beziehung auf die abzuschließende Literarkonvention zur Sprache kamen, insbesondere aber wegen der inzwischen zu einer vorwiegenden Bedeutung gelangten Beziehungen Preußens zu Oesterreich, die Nothwendigkeit, die Angelegenheit unter einstweiliger Beanstandung ihres definitiven Abschlusses vorläufig in der Schwebe zu halten. Erst im Dez. 1864 bot sich ein günstiger Zeitpunkt für die erfolgreiche Weiterführung der Verhandlung dar; Preußen fand jetzt Bayern, Sachsen und Baden zur Theilnahme an den Verhandlungen bereit und es gelang, die Schwierigkeiten, welche noch in den letzten Stadien der Verhandlung auftauchten, durch allseitiges Entgegenkommen zu beseitigen. Der Abschluß fand hiernach am 31. Dez. 1865 statt. Der Vertrag beruhte auf dem Grundsatz der gegenseitigen Gleichstellung mit der meistbegünstigten Nation. Vgl. die Drucksache Nr. 11 des Hauses der Abgeordneten, 8. Legislatur-Periode, III. Session 1866.

[2]) Vgl. Urkunde 10, 11, 12, 13.

[3]) Der Landrath berichtete, daß die Arbeit der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber, die Herr von Bismarck zu unterstützen beschlossen hatte, nach Beseitigung unglaublicher Schwierigkeiten endlich begonnen habe. Die Schwierigkeiten lagen hauptsächlich in der Beschaffung des Handwerkzeuges, der Beschaffung von Wohnungen, Garn, und in der Organisation der Association.

Ew. Hochwohlgeboren haben den Antrag auf Eintragung der Association in das Handelsregister als Handelsfirma zurückgewiesen; bei meiner Unbekanntschaft mit den dabei in Betracht kommenden Verhältnissen übersehe ich die rechtlichen und geschäftlichen Nachtheile und Bedenken des erwähnten Antrags im Augenblick nicht vollständig, und würde es mir erwünscht sein, wenn Sie die Gefälligkeit haben wollten, mir über dieselben eine kurze Auskunft zu geben.

Sobald die Mitglieder der Untersuchungs-Kommission von dem Geheimen Regierungsrath Elwanger zusammengestellt sind, würde ich Ew. Hochwohlgeboren um deren Mittheilung ersuchen." [1])

19.

3. August 1864, **Gastein.** [2]) **Auszug aus einem Immediatbericht, betreffend eine Unterredung mit dem Kaiser von Oesterreich über die Handels- und Zollfragen zwischen Preußen und Oesterreich. Der Minister Schmerling und die österreichische Presse.**

— — „Sodann berührte er (scil. der Kaiser von Oesterreich) die Zollfrage [3]) und sprach den Wunsch aus, daß Eurer Majestät Regierung doch nicht mit derselben Entschiedenheit wie bisher jede Verständigung ablehnen möchte. Diese Angelegenheit wird überhaupt hier mit großer Lebhaftigkeit aufgefaßt, [4]) und die Kaiserliche Regierung hat dabei das Verhältniß zum eigenen Lande im Auge, und glaubt sich berechtigt, die im Jahre 1853 in Aussicht gestellten künftigen Verhandlungen [scil. in Betreff der Herstellung einer Zolleinigung [5])] noch jetzt zu fordern, obgleich dieselben im Jahre 1860 hätten stattfinden sollen, und damals von Oesterreich

---

[1]) Vgl. Urkunde 20.

[2]) Herr von Bismarck hatte sich bereits am 1. August von Wien aus zum König nach Gastein begeben.

[3]) Vgl. Urkunde 15.

[4]) Bereits aus Wien hatte Herr von Bismarck unterm 26. Juli 1864 nach Berlin berichtet: „Ich kann nur bedauern, daß durch die Differenzen auf dem Gebiete der Handelspolitik die Beziehungen zu Oesterreich in einem Augenblicke complicirter werden, wo die günstige Gestaltung derselben auf dem politischen Felde von so großer Wichtigkeit ist, und habe auch hier Gelegenheit gehabt, mich von der hier in dieser Hinsicht herrschenden Empfindlichkeit und Verstimmung — — — zu überzeugen."

[5]) Vgl. S. 26 Note 2.

selbst nicht angeregt worden sind. Ich habe Se. Majestät auf die materiellen Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, indem ich zugleich den guten Willen der Regierung Eurer Majestät zu jeder materiell möglichen Verständigung als außer allem Zweifel hinstellte. So viel ich hier habe bemerken können, wirkt in dieser Beziehung der Minister des Innern von Schmerling am ungünstigsten ein, und stützt sich dabei auf die Presse. Diese letztere ist hier schlimmer als ich mir vorgestellt hatte, und in der That noch übler und von böserer Wirkung als die preußische." [1])

20.

12. August 1864, **Gastein. Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. den Versuch, die Giersdorfer Weber-Association bis zu ihrer vollen Selbständigkeit durchzuführen.**

„Indem ich Ew. Hochwohlgeboren für die in der Zuschrift vom 4. d. M. gegebene Auskunft[2]) meinen verbindlichsten Dank ausspreche, beehre ich mich Folgendes zu erwidern:

Wie Ew. Hochwohlgeboren bekannt, lag bei Etablirung des in Rede stehenden Unternehmens die Absicht zu Grunde, durch einen Versuch zu konstatiren, ob und mit welchen praktischen Erfolgen es möglich sei, die Weber auf dem Wege einer von ihnen gebildeten Association zu einer Verbesserung ihrer Lage hinzuführen. Soll diese Probe ihren Zweck vollständig erfüllen und als Vorbild für andere Associationen dienen, so dürfte es nöthig werden, den Versuch bis zur vollen Selbständigkeit der Association durchzuführen, und derselben zu diesem Behufe demnächst die freie Bewegung zu gestatten, welche zum eigenen Vertrieb der Waaren erforderlich ist, und die Weber befähigt, sich außer dem Arbeitslohn auch die Vortheile aus dem Vertrieb der Erzeugnisse nach Möglichkeit anzueignen.

Wann hierzu der geeignete Zeitpunkt gekommen ist — das wird

---

[1]) Vgl. Urkunde 21.

[2]) Der Landrath berichtete hier, die Giersdorfer Weber wünschten die Association als Handelsfirma in das Handelsregister eintragen zu lassen, überhaupt dem Unternehmen eine kaufmännische Ausdehnung zu geben. Dieses Verlangen sei aber mit Rücksicht auf die geringe Zahl der Weber (blos 9 und ohne Gehülfen) und den Mangel größerer Fonds nicht zu billigen. Wegen der Vorgänge vgl. Urkunde 10, 11, 12, 13 und 18.

allerdings in jedem einzelnen Falle nach Maßgabe der Personal- und Betriebsverhältnisse zu beurtheilen sein.

Ew. Hochwohlgeboren sachverständiger Erwägung stelle ich nach diesen Andeutungen das Weitere anheim, indem ich daran das Ersuchen knüpfe, mich über den weiteren Fortgang des in Rede stehenden Unternehmens in Kenntniß erhalten zu wollen." [1])

21.

25. August 1864, **Schönbrunn.**[2]) **Erlaß an den Königl. Gesandten in Wien Frhrn. v. Werther, betr. die Handelsvertrags-Verhandlungen zwischen Oesterreich und dem Zollverein.**

„Ew. Exc. sind durch meinen Erlaß vom 13. August davon unterrichtet, daß ich über die Vorschläge, welche der Herr Graf v. Rechberg in der Ihnen bekannten Depesche an den Herrn Grafen v. Chotek vom 28. Juli wegen künftiger Gestaltung der Zoll- und Handelsverhältnisse zwischen dem Zollverein und Oesterreich gemacht hat, mit den Herren Ministern der Finanzen und für Handel ꝛc. in Berathung getreten bin Nachdem diese Berathung beendet und über ihr Ergebniß Sr. Maj. dem König Vortrag gehalten worden ist, beeile ich mich, Ew. Exc. von der Auffassung in Kenntniß zu setzen, welche wir über die Vorschläge der Kaiserlichen Regierung gewonnen haben. Wir haben, wie Sie wissen, der Eröffnung kommerzieller Verhandlungen mit Oesterreich, zu denen uns frühere Zusagen und große materielle Interessen gleichmäßig aufforderten, bisher deshalb Anstand geben müssen, weil solchen Verhandlungen vor erfolgter Rekonstituirung des Zollvereins die subjektive, und vor der Feststellung eines auf unsern Verträgen mit Frankreich beruhenden neuen Vereins-Zolltarifs die objektive Grundlage gefehlt haben würde. Beide Grundlagen sind gegenwärtig vorhanden. Durch die nunmehr allseitig ratifizirten Ver-

[1]) Vgl. Urkunde 27.

[2]) Der König von Preußen hatte zur Erledigung der Friedensverhandlungen mit Dänemark vom 20. bis zum 25. August bei dem Kaiser von Oesterreich verweilt. Herr v. Bismarck leitete die ersten Verhandlungen selbst. — Wiewohl der folgende Erlaß bereits bekannt ist (abgedruckt im Staatsarchiv Bd. 9 Nr. 1995 S. 264), so hat man denselben gleichwohl hier mittheilen zu müssen geglaubt, um dem Leser das Verständniß der folgenden, in derselben Angelegenheit gewechselten Depeschen zu erleichtern.

träge vom 28. Juni und 11. Juli dieses Jahres ist der Zollverein, wenn auch nicht in seinem ganzen dermaligen Umfange, rekonstituirt. Durch die nämlichen Verträge ist der neue Vereins-Zolltarif festgestellt, und unseren Verträgen mit Frankreich die Zustimmung ertheilt. Wir können daher den Zeitpunkt für die Eröffnung der von der Kaiserlichen Regierung gewünschten Verhandlungen zu unserer lebhaften Befriedigung als gekommen ansehen. Daß die außer uns bei den neuen Vereinsverträgen betheiligten Regierungen diese Ansicht theilen werden, können wir überhaupt, insbesondere aber im Hinblick auf die vom Herrn Grafen v. Rechberg erwähnte Verabredung in Art. 7 des Vertrags vom 28. Juni nicht bezweifeln, welcher die Erhaltung und weitere Ausbildung des Vertragsverhältnisses zu Oesterreich als die gemeinschaftliche Aufgabe der kontrahirenden Regierungen bezeichnet. Zur Erfüllung derselben werden die beabsichtigten Verhandlungen das vorbereitende Stadium bilden. Ueber die Aufgaben der Verhandlungen befinden wir uns in der Hauptsache mit Oesterreich im Einverständniß. Wir sind bereit, auf Grundlage des neuen Vereins-Zolltarifs über die möglichste Annäherung und Gleichstellung der beiderseitigen Zolltarife, sowie über die dadurch bedingten gegenseitigen Erleichterungen des Abfertigungs-Verfahrens zu verhandeln. Wir wünschen die im Zwischenverkehr bestehenden Zollbefreiungen und Zollermäßigungen soweit als thunlich zu erhalten und weiter auszudehnen. Wir erkennen eine gegenseitige Benachrichtigung und Rücksprache vor der Zollbefreiung oder Zollermäßigung eines im Zwischenverkehr begünstigten Artikels als angemessen an; wir sind aber der Meinung, daß der Schutz des anderen Theils vor den mittelbaren Wirkungen solcher Befreiungen oder Ermäßigungen, soweit er nöthig ist, auch auf einem andern Wege als dem einer Erschwerung des gegenseitigen Verkehrs gesucht werden könne. Wir werden zur Aufrechterhaltung der beiderseitig bestehenden Zollfreiheit der Durchfuhr mit Freuden die Hand bieten und eintretenden Falls zu einer weiteren als der jetzt erreichbaren Annäherung der beiderseitigen Tarife gern bereit sein. Wir wollen die Aufgabe der Berathungen nicht als mit diesen einzelnen Punkten für erschöpft bezeichnen, denn wir können die in der Depesche vom 28. Juli[1]) in den Vordergrund

[1]) In der Depesche des Grafen von Rechberg an den Grafen von Chotek vom 28. Juli 1864 heißt es: „Damit wir es unsererseits an aller Bereitwilligkeit sowohl als wünschenswerther Bestimmtheit nicht fehlen lassen, nehmen wir keinen Anstand, im Voraus für die direkte Verhandlung mit Preußen zwei

gestellte Frage der Zolleinigung *nicht in der Form einer Vorbedingung* der Unterhandlungen entscheiden, sondern wir sehen in der Stellung des künftigen Zollvereins zu dem Prinzip der Zolleinigung *einen der Gegenstände der beabsichtigten Verhandlung*. Was die andere in der Depesche vom 28. Juli hervorgehobene Vorfrage betrifft, so bemerke ich, daß die Ratifikation der Verträge mit Frankreich nicht unmittelbar bevorsteht. Wir haben unseren Zollverbündeten zugesagt, über einzelne Abänderungen und Ergänzungen dieser Verträge mit Frankreich in Verhandlung zu treten, und wir werden daher zunächst die Einleitung dieser nachträglichen Verhandlung in Paris beantragen. Wir kommen daher auch nicht in die Lage, die Ratifikation der Verträge eher vornehmen zu müssen, als der Versuch der Verständigung mit Oesterreich gemacht und sich das Ergebniß derselben übersehen läßt. Wir hoffen durch diese offene Erklärung der Kaiserlichen Regierung die Ueberzeugung zu gewähren, daß wir ihren Wünschen soweit entgegen zu kommen bereit sind, als die materiellen Interessen des Landes und des Zollvereins und die Rücksicht auf vertragsmäßige Verpflichtungen es gestatten, und wir glauben, daß hiernach die weiteren Einleitungen zur Eröffnung von Verhandlungen nunmehr werden getroffen werden können. Indem ich Ew. Exc. ersuche, dem Herrn Grafen v. Rechberg den gegenwärtigen Erlaß vorzulesen und eine Abschrift desselben zur Verfügung zu stellen, bemerke ich, daß ich die bei den Verträgen vom 28. Juni und 11. Juli betheiligten Regierungen von unserer Auffassung in Kenntniß setze. Indem ich das Einverständniß derselben mit Zuversicht voraussetzen darf, behalte ich mir eine demnächstige fernere Mittheilung und zugleich meine Vorschläge über den Tag der Er-

---

Punkte von eminent politischer Bedeutung mit aller Offenheit zu bezeichnen, welche in unsern Augen die Vorbedingungen unseres Eingehens in die Verhandlungen und zugleich den Prüfstein des Gelingens derselben bilden. Das Ziel einer künftigen Zolleinigung müssen wir auch über die nächste Zollvereinsperiode hinaus vertragsmäßig festhalten, und wir müssen vor der ausschließlichen Verhandlung mit Preußen darauf bestehen, daß uns deshalb eine bündige Zusage von vornherein gegeben werde. Das ist unsere erste und unerläßliche Vorbedingung. Die zweite geht dahin, daß die von Oesterreich zu verlangenden Begünstigungen früher *verabredet*, und daß die Grundzüge des zwischen Oesterreich und dem Zollverein zu erneuernden Vertragswerkes früher festgestellt werden, als die Ratifikation des französischen Handelsvertrags erfolgt. Die von Oesterreich zu verlangenden besonderen — d. h. von der Theilnahme Frankreichs auszuschließenden — Begünstigungen werden sich auf einige wenige Artikel beschränken" (Nat.-Ztg. 1864 Nr. 498 S. 1).

öffnung der Verhandlungen vor. Von unserer Seite steht der Wahl eines nahen Termins kein Hinderniß entgegen." [1])

22.

27. August 1864, **München.**[2]) **Ganz vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Rodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Verhandlungen mit Oesterreich wegen der Handels- und Zollfrage. Die Inaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung mit Oesterreich und die Realisirbarkeit dieses Gedankens.** (Auszug).

— — „Es liegt durchaus nicht in der Absicht, von den bisher maßgebend gewesenen Grundsätzen in Betreff der Zolleinigung mit Oesterreich[3]) und der Durchführung des Handelsvertrags mit Frankreich abzugehen. Es ist aber im gegenwärtigen Augenblick in Betracht der ganzen politischen Lage von der größten Wichtigkeit, uns den guten Willen des Wiener Kabinets zu sichern, und innerhalb des letzteren die Stellung der dem preußischen Bündniß günstigen Minister zu befestigen.

Was die Behandlung der beiden durch Oesterreich gestellten Vorbedingungen anbetrifft, so machte ich in Betreff der ersteren,[4]) der Inaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung als letztes Ziel, dem Grafen Rechberg bemerklich, wie wir von der praktischen Unausführbarkeit derselben zu sehr durchdrungen wären, um jede Beziehung darauf für etwas anderes als eine bloße Phrase halten zu können, und wie wir es nicht für ehrlich und für beide Theile nur für nachtheilig halten könnten, Phrasen auszusprechen, welchen jeder von uns eine abweichende Bedeutung beilege und die deshalb leicht zu Irrungen führen würden. Graf Rechberg gestand mir ein, daß er selbst die wirkliche Ausführung der Zolleinigung kaum

[1]) Man vgl. zu vorstehendem Erlasse den dieselbe Frage behandelnden Artikel der Provinzial-Korrespondenz v. 31. August 1864 „Die enge Verbindung zwischen Preußen und Oesterreich", und die folgende Urkunde.

[2]) Von Wien hatte der Ministerpräsident den König nach Salzburg und München begleitet, woselbst derselbe am 27. August eintraf, und zu Besprechungen mit den dortigen Staatsmännern einige Tage verweilte. Am 30. August traf derselbe in Baden-Baden ein, von wo aus die folgende Depesche datirt ist.

[3]) Vgl. oben S. 26.

[4]) Die zweite betraf die Theilnahme Sachsens an den Verhandlungen.

für möglich und nicht einmal für Oesterreich vortheilhaft erachten könne, indem letzteres dadurch in seiner eigenen Gesetzgebung gehemmt und beschränkt werden würde, während es der vollen Freiheit der Bewegung bedürfe, um zu besseren Systemen und Zuständen zu gelangen.

Die öffentliche Meinung aber lege in Oesterreich einen sehr großen Werth auf diese Aussicht, wie sie bei dem Abkommen von 1853 festgestellt worden sei. Man würde der Regierung den Vorwurf eines Rückschrittes und des Aufgebens einer schon gewonnenen Position machen und das Ministerium könne sich dem nicht aussetzen, ohne die ganze jetzige Politik des Kabinets und seine Stellung zu Preußen zu gefährden; seine eigene Stellung im Ministerium, seinen Kollegen gegenüber, würde dadurch eine unhaltbare werden. Es komme nur darauf an, keine schlechtere Position als die vom Jahre 1853 einzunehmen. Ich entgegnete ihm darauf, daß ich gegen die bloße Aussicht auf Verhandlungen über eine Zolleinigung keine Bedenken von entscheidendem Gewicht habe, wenn durch die Wiederholung einer ähnlichen Formel, wie die 1853 gewählte war, dem Kaiserlichen Kabinet und besonders dem Grafen Rechberg ein wesentlicher Dienst geleistet werde; nur möge er sich nicht der Täuschung hingeben, die dadurch bei Andern unterhalten werden möchte. Die Zolleinigung sei und bleibe eine Utopie, auf welche wir uns praktisch nicht einlassen würden. Es könne sich nur darum handeln, die Sache in der Schwebe zu erhalten.

Mit Rücksicht auf die eben angedeutete politische Wichtigkeit des Moments mußte ich es daher für das Richtige halten, in der vor Eröffnung der Verhandlungen nach Wien zu gebenden Antwort in die materielle Frage über die Möglichkeit oder Unmöglichkeit der Zolleinigung nicht einzugehen, sondern diese Frage selbst als einen Gegenstand und eine Aufgabe der Berathungen hinzustellen, da uns vor Allem für jetzt daran gelegen sein muß, gerade das für Preußen freundliche Element im Wiener Kabinet — als welches ich vorzugsweise den Grafen Rechberg bezeichnen darf — zu stärken und in seiner Stellung zu befestigen. Eine bestimmte und schroffe Ablehnung könnte möglicherweise zu einer für uns unerwünschten Ministerkrisis führen.“ [1])

[1]) Am 7. September 1864 verkündete die Provinzial-Korrespondenz: „Die Verhandlungen mit Oesterreich über die Handelsverbindung werden vermuthlich in nächster Woche ihren Anfang nehmen. Die Bereitwilligkeit Preußens, den

23.

8. September 1864, **Baden-Baden. Ganz vertraulicher Erlaß an den Königl. Gesandten Frhrn. v. Werther in Wien, betr. den Stand der Verhandlungen über den Abschluß eines Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich. Durch die Ressortminister Herrn von Bismarck bereitete Schwierigkeiten. Nothwendigkeit eines größeren Entgegenkommens seitens des Grafen Rechberg. Briefwechsel zwischen ihm und Herrn von Bismarck.**

„Ew. Excellenz übersende ich anliegend vertraulich und zu Ihrer persönlichen Kenntnißnahme Abschrift eines Schreibens, welches mir von den beiden Ministern der Finanzen und des Handels zugekommen ist, und welches ein lebhaftes Bedauern darüber ausdrückt, daß wir in unserer Depesche vom 25. v. M.[1]) den österreichischen Wünschen soweit entgegengekommen sind, die beiden vom Wiener Kabinet aufgestellten Voraussetzungen, welche wir als Vorbedingungen im österreichischen Sinne nicht annehmen konnten, doch auf dem thatsächlichen Gebiete als in soweit vorhanden zu bezeichnen, daß die Verhandlungen nicht von vornherein als ruchtlos und jeder Möglichkeit eines Erfolges entbehrend angesehen zu werden brauchten. Auch der auf des Grafen Rechberg Wunsch von mir adoptirte Ausschluß Sachsens von diesen Verhandlungen wird von den beiden Herren Fachministern als nachtheilig für unsere Interessen angesehen.

Der ganze Inhalt des Schreibens beruht wesentlich auf mißverständlichen Auffassungen, und ich zweifle nicht, daß es mir gelingen wird, beide

---

Wünschen Oesterreichs dabei insoweit möglich entgegenzukommen, wird von den Gegnern der Regierung dazu benutzt, die Besorgniß zu erregen, daß die bisher mit so großer Energie und so günstigem Erfolge von Preußen verfolgte Handelspolitik eine Aenderung erfahren solle. Dies ist jedoch, wie auf das Bestimmteste versichert werden kann, nicht der Fall: die Grundlage und der Ausgangspunkt aller Verhandlungen mit Oesterreich soll und kann lediglich diejenige handelspolitische Stellung sein, welche Preußen durch den französischen Handelsvertrag und durch den auf Grund desselben neu aufgerichteten Zollverein gewonnen hat. Es ist geradezu unmöglich, daß diese mit unsäglicher Mühe und nur durch eiserne Festigkeit erreichte Stellung irgendwie wieder aufgegeben werde. Es handelt sich nur darum, diejenigen Mittel und Wege zu finden, durch welche ein möglichst enger und fruchtbringender Anschluß Oesterreichs an den auf jener Grundlage beruhenden Zollverein herbeigeführt werden kann." Vgl. die folgende Urkunde.

[1]) Vgl. Urkunde 21.

Minister zu überzeugen, daß in der Sache selbst durchaus nichts präjudizirt und die Stellung Preußens auch seinen Zollverbündeten gegenüber nicht kompromittirt worden ist.

Ich habe Ew. Excellenz aber von diesem Schreiben Kenntniß geben wollen, um Sie von den Stimmungen und Auffassungen zu unterrichten, welche in dieser Beziehung im Ministerium herrschen, und um Ihnen zugleich die bedeutenden materiellen Schwierigkeiten zu zeigen, welche in der Sache selbst liegen. Die Kenntniß dieser Verhältnisse wird Ew. Excellenz in den Stand setzen, den Grafen Rechberg in mündlichem und vertraulichem Gespräch auf die Hindernisse aufmerksam zu machen, welche ich zu überwinden habe, um das von uns beiden so aufrichtig gewünschte Einverständniß und Zusammengehen in der Politik herzustellen und zu erhalten. Es kann dies in der That nur dann geschehen, wenn ich auf österreichischer Seite auf ein wirkliches thatsächliches Entgegenkommen rechnen darf. Durch den Mangel desselben wird das Mißtrauen und der Antagonismus, welche durch die eine Reihe von Jahren hindurch festgehaltene gegenseitige Stellung tief eingewurzelt sind, und an deren Beseitigung wir jetzt arbeiten, immer von Neuem genährt. Ich komme meinen eigenen Kollegen gegenüber in eine falsche Stellung, wenn man mich nach den entsprechenden Zugeständnissen von österreichischer Seite fragt, und mich auf die zurückhaltende und dadurch allein schon mißbilligende Stellung, die das Wiener Kabinet in der Rendsburger Frage eingenommen, und auf die Differenzen verweist, welche in Betreff der Behandlung der Telegraphenverträge zwischen den Civil-Kommissaren und den Hansestädten jetzt zu Tage treten, wo Oesterreich in einer kaum erklärlichen Rücksicht auf letztere Anstand nimmt, die einfachen und unabweisbaren Folgen aus der von ihm selbst anerkannten mangelnden Befugniß der Kommissarien, als die einer kontrahirenden Partei zu ziehen. Wenn das in den allgemeinen Prinzipien erreichte oder vorausgesetzte Einverständniß in den einzelnen praktisch vorkommenden Fällen wieder in Frage gestellt wird, so werden unsere Bemühungen vergeblich sein.

Ich hoffe, daß es Ew. Excellenz gelingen wird, dem Grafen Rechberg, dessen eigenen Gesinnungen und Absichten ich vollkommene Gerechtigkeit widerfahren lasse, die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit zu geben, diese Verhältnisse mehr als es bis jetzt geschehen, zu berücksichtigen. Ich habe

mich, in Erwiderung auf sein Privatschreiben, welches Ew. Excellenz mir durch letzten Courier übersandt haben, persönlich gegen ihn ausgesprochen, und ersuche Sie, ihm den beifolgenden Brief zukommen zu lassen."[1])

24.

10. Oktober 1864, Biarritz. **Telegramm nach Berlin, betreffend die Verhandlungen mit der österreichischen Regierung über die Zoll- und Handelsangelegenheit.[2]) Die Klausel wegen künftiger Verabredungen über eine Zolleinigung mit Oesterreich erscheint unverfänglich.**

„Wenn das Verlangen des Grafen Rechberg nur die Zusage eines Termins zur Verhandlung über Zolleinigung betrifft, so scheint es mir

[1]) In einem Erlasse an den Königl. Gesandten Frhrn. von Werther in Wien d. d. Baden-Baden den 9. September 1864 bezeichnet Herr von Bismarck den Geheimen Finanzrath Hasselbach als preußischen Bevollmächtigten für die mit Oesterreich zu eröffnenden Verhandlungen. Falls die vorgeschlagene Wahl von Prag zum Ort der Verhandlungen auf ein Hinderniß stoßen sollte, könne zunächst Breslau und weiter eventuell auch Wien dafür ins Auge gefaßt werden. Die Wahl fällt demnächst auf Prag. Die Provinzial-Korrespondenz, welche in den Fragen der inneren Politik meist die Ansicht der inneren Ressortminister wiedergab, setzte auf das Ergebniß der Prager Verhandlungen wenig Hoffnung; vgl. den Artikel „Die Verhandlungen mit Oesterreich wegen der Handelsverhältnisse" in Nr. 38 v. 14. Sept. 1864. In der Nr. 40 v. 28. Sept. 1864 verkündete das offiziöse Blatt, die preußische Handelspolitik habe einen neuen großen Sieg errungen. „Die Staaten, welche bisher den Wiederbeitritt zum Zollverein verweigert hatten, sind bereits zu demselben zurückgekehrt, oder stehen im Begriffe, es zu thun." Am 5. Okt. 1864 konnte die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 41) melden, daß sämmtliche bisher renitenten Zollvereinsstaaten noch vor dem 1. Oktober dem Vereine wieder beigetreten seien. Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Herr von Bismarck war im Hinblick auf das ungünstige Ergebniß der Prager Zollkonferenz um eine gutachtliche Aeußerung in Betreff der Oesterreich zu machenden Zugeständnisse ersucht worden. Die Lage der Sache, wie sie sich in den Augen der inneren Ressortminister gestaltet hatte, erhellt aus einem Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 12. Oktober 1864 Nr. 42, woselbst es heißt: „Die Konferenzen der beiderseitigen Abgesandten in Prag haben die Grundlagen für einen Handelsvertrag ergeben, durch welchen sehr erhebliche Erleichterungen des Verkehrs zwischen Oesterreich und dem Zollverein angebahnt werden sollen. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen ist gegenwärtig in Berathung. Dabei scheint jedoch die österreichische Regierung von Neuem den dringenden Wunsch zu hegen, daß außer einem Handelsvertrage, wie er gegenwärtig allein zu Stande kommen kann, für die spätere Zukunft auch eine wirkliche Zolleinigung zwischen Oesterreich und dem Zollverein in Aussicht genommen werde, wie dies schon im Jahre 1853 geschehen war. Unsere Regierung widerstrebt diesem Verlangen, weil sie eine Zolleinigung für unmöglich hält, so lange Oesterreich nicht

unverfänglich und ohne praktische Bedeutung; nach Art. 31 des französischen Vertrags müßte die Zolleinigung mit Frankreich in demselben Augenblick erfolgen, wo wir sie Oesterreich bewilligen; sie ist also unmöglich. Wären die Forderungen Oesterreichs so gestellt, daß sie uns eine Aenderung des französischen Vertrags zumutheten, so rathe ich zur Ablehnung ohne Rückfrage. Was aber neben und mit dem französischen Vertrag und dem erneuten Zollverein bestehen kann, stelle ich anheim zu bewilligen.

Ich halte die ganze Sache entweder für Intrigue gegen Graf Rechberg oder für einen Probirstein, ob wir noch Werth auf die Allianz mit Oesterreich legen, und ob wir nicht schon mit Frankreich engagirt sind. Wären wir letzteres, so würde Wien vielleicht suchen, uns den Rang in Paris abzugewinnen; ohne eine dieser beiden Voraussetzungen ist die praktische Bedeutung des Artikels 25 von 1853 für Oesterreich zu gering, um Anlaß zu dem gedrohten Rücktritt[1]) zu geben. Soweit keine Aenderung des französischen Vertrags dadurch bedingt wird, schlage ich vor, auf das Verlangen einzugehen."[2])

25.

10. Oktober 1864, **Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Die Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung und der Rücktritt des Grafen Rechberg. Ziele der Schmerlingschen Politik**

---

seine bisherigen Grundsätze der Handelspolitik völlig ändert, und weil es nicht angemessen scheint, in einen Vertrag Bestimmungen aufzunehmen, deren wirkliche Erfüllung vorläufig gar nicht möglich ist. Wenn auch die Aufnahme eines derartigen Artikels in den Vertrag eben wegen dieser Unmöglichkeit der Ausführung durchaus keine praktischen Folgen zum Nachtheile Preußens und des Zollvereins haben könnte, so hat sich doch in der Vergangenheit gezeigt, daß sich an jene Zusage von 1853 mancherlei Bestrebungen anknüpften, welche die freie Entwickelung des Zollvereins nach anderen Seiten zu lähmen versuchten und dadurch wenigstens vorübergehend Verlegenheiten bereiteten. Man wird es deshalb sehr richtig finden, daß Preußen bei allem bundesfreundlichen Entgegenkommen gegen Oesterreich doch einer solchen Zusage in dem neuen Vertrage nicht gern zustimmen mag, so wenig thatsächliche Bedeutung es derselben auch zuschreibt." Man ersieht auf den ersten Blick, daß vorstehender Artikel nicht die Auffassung des nach Biarritz abgereisten Ministerpräsidenten wiederspiegelte, vielmehr die des Handelsministers, aus dessen Bureau der Artikel vermuthlich den Weg in die offiziöse Presse fand.

[1]) Scil. des Grafen Rechberg.

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

und Konsequenzen für die Haltung Preußens in der Herzogthümerfrage.

„Da sich eine sichere Gelegenheit nach Paris darbietet, so erlaube ich mir meiner telegraphischen Antwort von gestern Abend Nachstehendes hinzuzufügen.

Wenn es sich um eine wirkliche materielle Konzession handelte, die Oesterreich uns dadurch abnöthigen wollte, daß man mit dem Abgange des Grafen Rechberg droht, so würde ich befürworten, dieselbe abzulehnen, und es auf den Ministerwechsel ankommen zu lassen. Die Frage aber, ob an einem bestimmten Termine über die Zolleinigung verhandelt werden soll, ohne daß ein Ergebniß dieser Verhandlungen nothwendig wäre, ist an sich und im Vergleich mit den großen politischen Interessen, welche unsere Allianz mit Oesterreich hat, eine geringfügige; sie wird völlig nichtssagend, sobald der Artikel 31 des französischen Handelsvertrags festgehalten wird, nach welchem die Zolleinigung Oesterreich nicht gewährt werden könnte, ohne zugleich auf Frankreich Anwendung zu finden. Sollte von uns bei dieser Gelegenheit eine Abänderung des französischen Vertrags gefordert werden, so geht mein Votum dahin, dieses Verlangen unbedingt abzulehnen, selbst wenn der Rücktritt des Grafen Rechberg die Folge davon wäre.

Ist es aber nur die Absicht, daß neben vollständiger Aufrechthaltung des französischen Vertrags Verhandlungen über die alsdann unmögliche Zolleinigung in Aussicht genommen werden sollen, so fragt es sich, aus welchen Gründen man in Wien von einem so werthlosen Erfolge eine Ministerkrisis abhängig machen will. Zunächst drängt sich mir die Vermuthung auf, daß in der uns gestellten Alternative ein Fühler liegt, um zu sehen, welchen Werth wir noch auf die österreichische Allianz legen. Da Graf Rechberg für den Träger des preußischen Bündnisses gilt, so würde man, wenn wir ihn mit Leichtigkeit fallen lassen, darin einen Beweis sehen, daß wir uns Frankreich soweit genähert hätten, um Oesterreichs nicht mehr zu bedürfen oder doch, daß es in unserer Absicht läge, diese Richtung einzuschlagen; man würde dann vielleicht auch in Wien die Anlehnung an Frankreich versuchen, zu diesem Behufe sich zur Anerkennung Italiens entschließen und die Verständigung Englands mit Frankreich auf dieser Basis herbeizuführen bemüht sein. Die fortdauernde Gereiztheit der englischen

Staatsmänner gegen uns, die lange Anwesenheit Lord Clarendons in Wien, bieten Anknüpfungspunkte für eine solche Vermuthung.

Erschiene dieser Plan als zu tief angelegt, um wahrscheinlich zu sein, so möchte ich glauben, daß es sich einfach um ein Manöver der Schmerlingschen Partei zur Beseitigung des Grafen Rechberg handelt. Schon in Wien war ich zu der Annahme berechtigt, daß gelegentlich einer Kaiserlichen Konseil-Sitzung der Grundsatz, daß Oesterreich nicht hinter den Vertrag von 1853 zurückgedrängt werden dürfe, zu einer Kabinetsfrage für den Grafen Rechberg gemacht worden ist. Der Kaiser ist für die Presse empfänglich, die unter Schmerlings Leitung niemals nachgelassen hat, die Zolleinigung als eine nationale Ehrensache und als Mittel gegen die finanziellen Schäden Oesterreichs darzustellen.

Vielleicht ist es auf diesem Wege gelungen, nachdem der praktische Kern der Frage durch die Vollziehung unserer Zollverträge beseitigt ist, den Kaiser an der formalen Außenseite der Sache festzuhalten und dieselbe noch jetzt zum Sturze des Grafen Rechberg auszubeuten. Mit diesem System würde die Vermuthung im Einklang stehen, zu welcher uns das Verhalten des Barons Hock bei Einleitung der Prager Verhandlungen Anlaß gab, nämlich die, daß derselbe im Interesse der Schmerlingschen Politik bemüht gewesen sei, diese Verhandlungen zum Nachtheile des Grafen Rechberg zu hindern oder scheitern zu lassen.

Selbst wenn die ganze Sache nur ein diplomatisches Manöver wäre, um die geforderte Konzession bei uns durchzusetzen, so daß auch nach Ablehnung derselben Graf Rechberg ruhig im Amte bliebe, so würde Letzterer doch, nachdem er bei dieser Gelegenheit gesehen hätte, wie wohlfeil wir ihn fallen lassen, kein volles Vertrauen mehr zu der preußischen Allianz haben, welche bisher die Basis seiner Stellung im Kampfe gegen Schmerling bildete.

Gewinnt die Schmerlingsche Politik in Wien die Oberhand, so müssen wir, außer dem Streben nach der Anlehnung an die Westmächte, auf die Herstellung der intimeren Beziehungen zwischen Oesterreich und den Mittelstaaten gefaßt sein; vermuthlich würde Oesterreich alsdann in der Holsteinschen Sache mit Anträgen im mittelstaatlichen Sinne am Bunde vorgehen. In diesem Falle müßten wir unserem Abkommen mit dem Erbprinzen von Augustenburg *vorher* die möglichste Festigkeit geben. So lange unsere Interessen nicht vollständig sicher gestellt sind, würden wir den Besitz von

Schleswig festzuhalten haben, um uns ein außerhalb des Bundes belegenes Pfand unserer Ansprüche zu sichern; genommen kann uns dieses Pfand nicht werden, da Schleswig, abgesehen von allen europäischen Schwierigkeiten, nicht ohne Preußens Einwilligung Bundesland werden kann.

Immerhin aber entziehen sich die Folgen, welche einen äußerlich erkennbaren Bruch mit Oesterreich haben würden, zu sehr der Berechnung, als daß ich nicht dazu rathen sollte, der Erhaltung des bestehenden Verhältnisses das Opfer zu bringen, welches in der Zusage jener von Hause aus todtgebornen Verhandlungen über Zolleinigung liegen kann." [1])

26.

16. Oktober 1864, **Biarritz. Immediatbericht, betr. die Verhandlungen mit Oesterreich in der Zoll- und Handelsangelegenheit. Unverfänglichkeit der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung. Bedeutung einer Ablehnung derselben durch Preußen. Muthmaßliche Folgen in Bezug auf die österreichische Politik. Die Bestrebungen v. Schmerlings. Schlußantrag.**

„Nachdem mir die auf die Zollverhandlungen mit Oesterreich bezüglichen Schriftstücke zugegangen sind, erlaube ich mir zur Unterstützung der in meinem Bericht vom 10. d. Mts. [2]) entwickelten Auffassung noch Nachstehendes anzuführen.

Auf die Wünsche des Grafen Rechberg einzugehen, bringt für uns keine Art von Gefahr oder politischem Nachtheil mit sich; wir bleiben vollständig Herr unserer Entschließungen, wenn wir nur Verhandlungen in Aussicht stellen, welche ohne unsere freiwillige Zustimmung kein Ergebniß haben können. Die analoge Zusage von 1853 hat uns keinen Nachtheil gebracht und die jetzt zu gebende wird es noch weniger können, da sie sich in folgenden Punkten von der früheren zu unserm Vortheil unterscheidet: Zunächst bildet sie nicht den Preis, für welchen wir die Erneuerung des Zollvereins und die Zustimmung Oesterreichs zu derselben erkaufen, sondern der Zollverein ist bereits, ohne dieser Zustimmung zu bedürfen, erneuert worden, und wir geben durch die zu machende Konzession dem Kaiser von

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.
[2]) Vgl. Urkunde 25.

Oesterreich einen vollständig freiwilligen Beweis der bundesfreundlichen Gesinnungen, von welchen wir beseelt sind. — Es wird ferner nach den in Prag vorläufig getroffenen Verabredungen diesmal zweifellos festgestellt werden, daß die Autonomie Preußens und die freie Bewegung seiner Handelspolitik durch die Verabredungen mit Oesterreich in keiner Weise beschränkt werde. Endlich bietet der mit Frankreich abgeschlossene Handelsvertrag gegen alle uns unbequemen Bestrebungen Oesterreichs eine feste Stellung, welche früher nicht vorhanden war. Nach dem Artikel 31 dieses Vertrags können wenigstens die außerdeutschen Landestheile Oesterreichs in kein näheres Verhältniß zu dem Zollverein treten, als Frankreich, und Verhandlungen über eine Zolleinigung mit Gesammt-Oesterreich würden nur unter Zuziehung Frankreichs und derjenigen Staaten, auf welche außerdem der Art. 31 Anwendung fände, mit Aussicht auf praktischen Erfolg geführt werden können. Wenn das Versprechen von 1853 mit Rücksicht hierauf in irgend einer Form erneuert wird, so vermag ich keinen politischen Nachtheil zu entdecken, welcher für uns daraus hervorgehen könnte. Selbst die Gegner der Regierung Eurer Majestät, welche in bewußter Weise bemüht sind, die Schwierigkeiten unserer auswärtigen Politik zu vermehren, werden einen Nachtheil, der aus dem Versprechen, zu verhandeln, hervorgehen könnte, nachzuweisen außer Stande sein, und der ruhigen öffentlichen Meinung kann an sich ein schlechtes Verhältniß zu Oesterreich nicht als nützlich oder auch nur als gleichgültig vorschweben.

Es ist möglich, daß unsere Beziehungen zu Oesterreich auch durch eine Ablehnung der jetzigen Wünsche des Kaiserhofes nicht sofort in dem Maße getrübt werden, wie es den Anschein hat, und daß Graf Rechberg dennoch im Amte bleibt. Nachdem uns aber das Gegentheil hiervon in positiver und nach manchen anderweiten Anzeichen auch glaubwürdiger Weise erklärt worden ist, so wird unsere Ablehnung dem Kaiser und dem Grafen Rechberg immer den Eindruck machen, daß wir uns mit großer Leichtigkeit zum Fallenlassen des österreichischen Bündnisses entschließen und die Erhaltung des letzteren nicht einmal durch eine für uns selbst bedeutungslose Konzession erkaufen mögen.

Diese Erfahrung wird von Herrn von Schmerling und seiner Partei ohne Zweifel benutzt werden, um den Kaiser zu bestimmen, daß er sich bei Zeiten auf den Eintritt ungünstigerer Beziehungen zu Preußen einrichte

und vorsehe, und namentlich seinen Verhältnissen zu den deutschen Mittelstaaten und zu Frankreich die diesem Zweck entsprechende Richtung gebe. Eine derartige Wendung der österreichischen Politik wird früher oder später vielleicht ohnehin eintreten, und wir werden ihr alsdann mit den entsprechenden Mitteln begegnen müssen, nicht aber sie leichtfertig fördern. In dem Bestreben, Preußen möglichst um alle, auch um die indirekten Früchte unserer Siege zu bringen, würde Oesterreich an fast allen europäischen Höfen bereitwillige Helfer finden. Diesen Weg zu gehen, wird Oesterreich vielleicht durch die Erwägung abgehalten, daß es in auswärtigen Verwickelungen der Hülfe bedürfen könne, welche unser Bündniß dem Kaiser sichert. Wird nun jetzt der Beweis geliefert, daß dieses Bündniß ein lockeres sei, indem wir keinen Anstand nehmen, den notorischen Vertreter desselben, den Grafen Rechberg, fallen zu lassen,[1]) während wir ihn ohne ein wirkliches Opfer von unserer Seite halten könnten, so steht zu vermuthen, daß das Kaiserliche Kabinet lieber versuchen werde, die Gefahren, welche Oesterreich bedrohen könnten, durch Nachgiebigkeit gegen andere Mächte zu vermeiden, als es darauf ankommen zu lassen, ob Preußen den nöthigen Beistand vorkommenden Falls wirksam leisten werde. Schwindet

[1]) Die entgegenkommende Haltung Preußens in der Zollfrage hat den Sturz des Grafen Rechberg nicht aufgehalten. Am 2. Nov. 1864 schrieb die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 45): „Der österreichische Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Graf Rechberg, hat den Kaiser um seine Entlassung gebeten und dieselbe erhalten. Zu seinem Nachfolger ist der Graf Mensdorff-Pouilly ernannt. Da Graf Rechberg um der Festigkeit willen, mit welcher er die enge Verbindung mit Preußen aufrecht erhalten hat, viel Anfechtung in den Wiener Zeitungen und auch von Seiten anderer österreichischer Staatsmänner erfahren hat, und da seine Gegner in letzter Zeit vielfach darauf hingewiesen, daß er von Preußen trotz jener Verbindung auch nicht einmal das gehoffte unbedeutende Zugeständniß in Betreff künftiger Verhandlungen über eine Zolleinigung habe erreichen können, — so wurde die Kunde von seinem Rücktritt in vielen Zeitungen ohne Weiteres so gedeutet, als hätten die Gegner der Verbindung mit Preußen in Wien den Sieg davon getragen, und als werde Oesterreich jetzt eine abweichende Politik befolgen. Diese Auffassung hat sich jedoch sehr bald als ganz irrthümlich erwiesen. Die Ursachen, welche den Grafen Rechberg schließlich zu jenem Schritt bestimmt haben, scheinen mit den Fragen der österreich-preußischen Beziehungen nicht im Zusammenhange zu stehen. Andererseits ist der neue Minister nach Allem, was über seine Auffassungen und Absichten verlautet, in völliger Uebereinstimmung mit Sr. Majestät dem Kaiser von Oesterreich, überzeugt von der Nothwendigkeit und Heilsamkeit eines aufrichtigen und engen Zusammengehens mit Preußen im gemeinsamen deutschen Interesse. Die österreichische Regierung hat sich daher auch beeilt, die Versicherung hierher gelangen zu lassen, daß durch den Ministerwechsel in den freundschaftlichen Beziehungen der beiderseitigen Regierungen Nichts geändert werden solle."

bei dem Kaiser das Vertrauen auf Preußen, so werden die Rathschläge des Herrn von Schmerling die Oberhand gewinnen. In den Bestrebungen dieses Staatsmannes liegt die Verbindung Oesterreichs mit den beiden Westmächten, wie sie zur Zeit der polnischen Frage vorübergehend zu bestehen schien. Der nächste Schritt dazu würde in der Anerkennung Italiens durch Oesterreich liegen, und Herr von Schmerling befürwortet ihn schon jetzt. Demnächst würde die schleswig-holsteinsche Frage, d. h. der möglichst vollständige Ausschluß Preußens von irgend welchem Vortheil in den Herzogthümern, das Feld sein, auf welchem Oesterreich sich mit den Westmächten zu verständigen suchen würde. Daß die Bestrebungen Oesterreichs in dieser Richtung bei der Majorität des Bundes und bei den Mittelstaaten Anklang finden würden, dürfte nicht zweifelhaft sein. Wenn sich auch die angedeutete Richtung der österreichischen Politik unter der Leitung Schmerlings nur als eine wahrscheinliche bezeichnen läßt,[1]) und wenn es auch fraglich bleibt, ob dieselbe, namentlich in Paris, von

[1]) Im Sommer des folgenden Jahres (Juli 1865) kurz vor Abschluß der Gasteiner Konvention trat der Minister v. Schmerling aus dem Ministerium des Grafen Mensdorff zurück. Zur Ergänzung der obigen Schilderung seiner Wirksamkeit und seiner Bestrebungen lassen wir nachstehend auch ein Urtheil der offiziösen Provinzial-Korrespondenz (v. 5. Juli 1865 Nr. 27) über den Staatsmann folgen: „Oesterreichische Blätter machten niemals ein Hehl daraus, daß dieser Minister schon zur Zeit des Grafen Rechberg und eben so gegenüber dem Grafen Mensdorff seinen ganzen gewichtigen Einfluß dahin geltend machte, die österreichische Politik von dem Bündniß mit Preußen abzuziehen und den deutschen Mittelstaaten zuzuführen. Abgesehen von dem Gewicht und der Geltung, welche die Ansichten und Rathschläge des Herrn v. Schmerling bei den Entschließungen der österreichischen Regierung selbst haben mochten, übte derselbe aber noch einen ganz besonderen Einfluß durch die Leitung der gesammten österreichischen Regierungspresse. Es war eben so auffallend, wie bedenklich, daß selbst in den Zeiten, wo die beiden Regierungen Oesterreichs und Preußens von dem ernstesten Willen zu voller und entschiedener Gemeinschaft beseelt waren, dennoch von Wien aus und anscheinend Namens der dortigen Regierung der Same der Zwietracht in den Tagesblättern ausgestreut und dadurch die Gegner des preußisch-österreichischen Bündnisses immer wieder ermuthigt wurden. Es mag dahin gestellt bleiben, wie viel Herr v. Schmerling hierin aus eigener persönlicher Neigung, wie viel aus Rücksicht auf die gehoffte Unterstützung der Liberalen im Reichsrath gethan haben mag: das aber scheint gewiß zu sein, daß die Gegenwirkungen gegen das Zusammengehen mit Preußen an seiner Person ihre Hauptstütze hatten. Deshalb darf sich an seinen Rücktritt wohl mit Recht die Erwartung knüpfen, daß die Hemmnisse des Einverständnisses mit Preußen, wenigstens soweit sie nicht in den thatsächlichen Schwierigkeiten der schleswig-holsteinschen Frage selbst, sondern in den Anschauungen des Parteiwesens und in persönlichen Abneigungen begründet waren, jetzt wieder mehr in den Hintergrund treten und der grundsätzlichen vertrauensvollen Stellung der österreichischen Regierung zu Preußen weichen werden."

Erfolg begleitet sein würde, so stehen doch die Unbequemlichkeiten und Gefahren, welche uns aus diesen Eventualitäten erwachsen können, in einem großen Mißverhältnisse zu der Geringfügigkeit der Konzession, welche von uns verlangt wird. Ich würde keinen Augenblick zweifelhaft sein, bei Ew. Majestät ebenso entschieden als ehrfurchtsvoll die Zurückweisung der österreichischen Zumuthungen zu beantragen, sobald dieselben eine solche Gestalt annehmen, daß unsere Zustimmung eine Aenderung oder eine Verzögerung der Ausführung der französischen Verträge mit sich brächte; ich kann im Gegentheil nur befürworten, daß unsererе Bemühungen bei den Verhandlungen mit den Vereinsstaaten dahin gerichtet werden, die Verträge mit Frankreich noch vor Ablauf der jetzigen Vereinsperiode in Vollzug zu setzen. Ich vermag von hier aus nicht zu beurtheilen, ob wir die von Oesterreich gewünschten Zugeständnisse zu diesem Zwecke nützlich machen können. Abgesehen hiervon aber kann ich nur meinen Antrag wiederholen, in Berücksichtigung der Gesammtlage unserer auswärtigen Beziehungen, die Bewilligung der österreichischen Forderungen zu befehlen, insoweit letztere mit der unverkürzten und unverzögerten Durchführung der französischen Handelsverträge vereinbar sind und sich auf die Zusicherung von solchen Verhandlungen beschränken, wie sie ohne Beeinträchtigung des Artikels 31 des französischen Handelsvertrags geführt werden können." [1])

[1]) In Berlin angekommen, nimmt Herr v. Bismarck alsbald die Regelung der umstrittenen Frage selbst in die Hand. Unterm 7. November 1864 ersuchte derselbe den Handelsminister Grafen Itzenplitz, zu einer vertraulichen Besprechung des Gegenstandes, unter Zuziehung der preußischen Konferenz-Bevollmächtigten am folgenden Tage um 11 Uhr in seiner Wohnung mit ihm zusammentreten zu wollen. Zugleich übersandte Herr von Bismarck dem Ressortminister den Entwurf zu einer anderweitigen Fassung des Artikels 25 des Vertrags vom 19. Februar 1853 unter dem Vorbehalt, solchen in der Besprechung am 8. November näher zu begründen. Die von Herrn von Bismarck eigenhändig niedergelegte Fassung lautet: „Beide Regierungen behalten sich vor, über weitgehende Verkehrserleichterungen und über möglichste Annäherung der beiderseitigen Zolltarife, und demnächst über die Frage der allgemeinen deutschen Zolleinigung in Verhandlung zu treten. Sobald die eine von ihnen den für die Verhandlung geeigneten Zeitpunkt für gekommen erachtet, wird sie der anderen ihre Vorschläge machen, und werden Kommissarien der kontrahirenden Regierungen zum Behuf der Verhandlung zusammentreten. Es wird beiderseits anerkannt, daß die Autonomie eines jeden der kontrahirenden Theile in der Gestaltung seiner Zölle und Handelsgesetzgebung hierdurch nicht hat beschränkt werden wollen." Wegen der weiteren Entwickelung vgl. Urkunde 28.

27.

7. November 1864. **Schreiben an den Landrath Olearius in Reichenbach, betr. die Entwickelung der Weber-Association im Waldenburger Kreise durch Anschaffung neuer Webstühle.**[1])

„Unter den in der Zuschrift vom 5. v. M. angeführten Umständen[2]) will ich mich damit einverstanden erklären, daß für jeden von den 9 dort erwähnten Webern ein zweiter Webstuhl in Betrieb gesetzt werde.

Den hierzu erforderlichen Geldbetrag, welchen Ew. Hochwohlgeboren auf 1000 Thlr. angeben, werde ich in den nächsten Tagen Ihnen zugehen lassen. Indem ich Ew. Hochwohlgeboren wiederholt meinen verbindlichen Dank für die Mühe und Sorgfalt ausspreche, welche Sie dieser Angelegenheit widmen, ersuche ich Sie, mich über den weiteren Fortgang des in Rede stehenden Unternehmens in Kenntniß erhalten zu wollen."[3])

28.

9. November 1864. **Vertraulicher Erlaß an den Gesandten Freiherrn von Werther in Wien, betr. Gesichtspunkte in Betreff der Klausel wegen der zukünftigen Zollreinigung; Verhandlungen mit dem Grafen Rechberg darüber. Eingehen Preußens auf die österreichischen Wünsche. Politische Bedeutung dieses Schrittes.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich unter Bezugnahme auf meine heutige

---

[1]) Vgl. oben S. 32.

[2]) Der Landrath Olearius berichtete hier, sämmtliche Weber hätten gebeten, Beschäftigung über zwei Stühle zu erhalten; durch Mitbeschäftigung ihrer Familienmitglieder würde sich ihr Verdienst steigern, und auf dem einen Stuhle könne alsdann feine Leinwand, auf dem andern grobe gefertigt werden. Die Gewährung der Bitte bezeichnete der Landrath als billig und wünschenswerth, um den Versuch mit allen Konsequenzen durchzuführen. Der Versuch würde in 12 Wochen einen Betrag von 2700 Thlr. erheischen, zunächst aber auch mit einem geringeren Betrage (1000 Thlr.) in Angriff genommen werden können.

[3]) Unterm 3. Januar 1865 lud der Ministerpräsident die Minister von Bodelschwingh, Graf Itzenplitz, von Selchow und Graf Eulenburg „zu einer Besprechung in der Angelegenheit der schlesischen Weber" auf den folgenden Tag nach Wilhelmstr. 76 ein.

Am 25. April 1865 wendet der Ministerpräsident dem Stuhlarbeiter Graupner aus seinem Dispositionsfonds die Summe von 70 Thlrn. zu, behufs Bildung eines neuen Vereins selbständiger Stuhlarbeiter in Nowawes bei Potsdam. Vgl. Urkunde 36.

Depesche [1]) wegen der künftigen Verhandlungen über die Frage der allgemeinen deutschen Zolleinigung, nachstehende vertrauliche Bemerkungen mitzutheilen, welche dazu beitragen werden, Ihnen die Gesichtspunkte näher darzulegen, von denen wir bei unserer Entschließung geleitet worden sind.

Bereits in meinen mündlichen Unterhaltungen mit Graf Rechberg während meines letzten dortigen Aufenthalts habe ich zu verschiedenen Malen hervorgehoben, daß der Gedanke einer Zolleinigung zwischen dem neu begründeten Zollverein und Oesterreich nach unserer Ansicht der Verwirklichung nicht fähig sei. Und als Graf Rechberg in voller Kenntniß dieser Auffassung dennoch Werth darauf legte, daß die Frage nicht offiziell für abgethan erklärt werde, bemerkte ich, daß ich eine Zusage von Verhandlungen, deren Ziel praktisch unerreichbar bleibt, an sich als bedenklich für das gute Einvernehmen betrachte; nachdem ich mich aber über die Bedeutung derselben offen ausgesprochen hätte und Graf Rechberg dennoch, aus politischen Gründen, hohen Werth darauf lege, daß wir nicht amtlich die Aussicht auf künftige Verhandlungen abschnitten, sei ich bereit mein Bedenken fallen zu lassen. Diese Erwägungen habe ich demnächst in meiner vertraulichen Korrespondenz mit Graf Rechberg wiederholt. Ew. Excellenz kennen diese Korrespondenz; ich darf mich deshalb enthalten, hier näher darauf zurückzukommen. Im Sinne derselben habe ich zu meiner Befriedigung dem vom Grafen Rechberg befürworteten Wunsche nunmehr entsprechen können und bin bei meinen desfallsigen Bemühungen von der Absicht geleitet worden, dem Grafen Mensdorff durch unser Eingehen auf die Wünsche des Kaiserlichen Kabinets einen Beweis des Werthes zu geben, welchen wir auf die Pflege des Einverständnisses unseres Allergnädigsten Herrn mit Seinem erhabenen Verbündeten legen. Vor Allem beabsichtigen wir damit, dem Grafen Mensdorff, welcher bei Uebernahme des von seinem Monarchen ihm übertragenen Amtes [2]) die Absicht aussprach, das Bündniß mit uns weiter ausbilden und fördern zu wollen, die Ausführung dieser Absicht zu erleichtern und das Vertrauen zu bekunden, von welchem wir

[1]) Mittelst dieser Depesche übersandte Herr von Bismarck dem Freiherrn von Werther den S. 48 Note 1 erwähnten Entwurf zu Art. 25 des Vertrags vom 19. Februar 1853 zur Mittheilung an den Grafen von Mensdorff.

[2]) Vgl. S. 46 Note 1.

ebenso für den jetzigen Leiter der auswärtigen Politik des Kaiserstaates beseelt sind, wie wir es für seinen Herrn Vorgänger waren.

Zu vollständiger Würdigung dieser unserer Auffassung wollen Ew. Excellenz sich den Unterschied zwischen der jetzigen Situation und der von 1853 vergegenwärtigen. Damals bildeten die Konzessionen, welche wir auf Oesterreichs Verlangen dem von uns nicht für anwendbar gehaltenen Prinzip der Zolleinigung machten, den Preis, um welchen wir die Herstellung des Zollvereins und namentlich den Eintritt Hannovers und Oldenburgs in denselben sicherten. Gegenwärtig aber ist die Erneuerung des Zollvereins abgeschlossen und unsere Handelsbeziehungen zum Kaiserstaate sind, vorbehaltlich der ferner anzustrebenden Verkehrserleichterungen, in einer für uns befriedigenden Weise geregelt. Wenn wir in dieser Lage der Dinge, im Widerspruch mit der öffentlichen Meinung des Landes und mit den Bedenken, welche von fachkundiger Seite innerhalb unserer amtlichen Kreise erhoben wurden, und auf Wunsch des Kaiserlichen Kabinets uns entschließen, Verhandlungen über ein Ziel in Aussicht zu stellen, dessen Erreichung, soweit es die Zolleinigung angeht, wir gegenwärtig weder wünschen noch vorhersehen, so werden Ew. Excellenz Sich mit mir sagen, daß wir dabei lediglich von dem Bestreben und der Hoffnung geleitet sein können, das zum Heile beider Länder zwischen Preußen und Oesterreich bestehende gute Einvernehmen zu fördern und zu befestigen, indem wir den auf dasselbe Ziel gerichteten Bestrebungen des Herrn Grafen von Mensdorff unsere Mitwirkung bereitwillig gewähren.

Ich darf annehmen, daß es den Absichten, von welchen unser Verfahren in dieser Sache geleitet wird, förderlich sein werde, wenn Sie Sich im Sinne dieser vertraulichen Eröffnung gegen den Grafen Mensdorff persönlich äußern wollen.

Zu einer abschriftlichen Mittheilung ist diese Depesche nicht geeignet."[1])

---

[1]) Wenn man die gleichzeitigen Aeußerungen in der Provinzial-Korrespondenz verfolgt, so kann man sehen, wie schwer es den inneren Ressortministern wurde, sich in der Zolleinigungsfrage der Auffassung des Ministerpräsidenten anzuschließen. Der Rückzug wird indessen doch allmälig angetreten, zuerst am 9. Nov. 1864 (Nr. 46) in dem gewundenen Artikel: „Die Verhandlungen zwischen Preußen und Oesterreich über die Grundlagen eines Handelsvertrags." Am 16. Nov. 1864 (Nr. 47) verkündete das offiziöse Blatt, die preußische Regierung habe Oesterreich das bewußte Zugeständniß gemacht; alle Befürchtungen wegen Preisgebung eines Theils der Selbständigkeit unserer

29.

20. November 1864. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Handelsbeziehungen zu Rußland[1]) und die Attachirung eines Fachmanns an die Königliche Gesandtschaft in St. Petersburg. Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs.**

„Als die kürzlich hier versammelt gewesenen Mitglieder des Ausschusses des Handelstags mir ihren Besuch abstatteten, lenkte sich die Besprechung insbesondere auch auf unsere Handelsbeziehungen zu Rußland. Die gedachten Mitglieder wiederholten den, wie Euren Excellenzen bekannt, bereits früher zu erkennen gegebenen Wunsch, daß wir unsere kommerziellen Verhältnisse

---

Handelspolitik seien aber völlig grundlos. — Der Abschluß des Handels- und Zollvertrags zwischen dem Zollverein und Oesterreich erfolgte am 11. April 1865. Die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 21 v. 24. Mai 1865) kam auf die alte Differenz noch einmal zurück, indem sie bemerkte: „In Preußen wie in Oesterreich ist dieser Vertrag anfangs vielfach angefochten worden, und zwar erhob bei uns die Oppositionspresse die größten Bedenken wegen des in demselben enthaltenen Versprechens, zu geeigneter Zeit mit Oesterreich über eine allgemeine deutsche Zolleinigung in Verhandlung zu treten. Man wollte darin eine Beeinträchtigung der freien Bewegung des Zollvereins erblicken. Schließlich hat man sich denn doch überzeugt, wie wenig Grund zu einer solchen Bemängelung des Vertrags in der That vorhanden ist, und hat dem mit so vieler Mühe zu Stande gebrachten heilsamen Werke seine Billigung nicht versagen können." — Der Art. 25 des Handels- und Zollvertrags zwischen dem deutschen Zoll- und Handelsverein v. 11. April 1865 hatte folgende Fassung erhalten: „Beide Theile behalten sich vor, über weitergehende Verkehrserleichterungen und über möglichste Annäherung der beiderseitigen Zolltarife und demnächst über die Frage der allgemeinen deutschen Zolleinigung in Verhandlung zu treten. Sobald der eine von ihnen den für die Verhandlung geeigneten Zeitpunkt für gekommen erachtet, wird er dem anderen seine Vorschläge machen und werden Kommissarien der vertragenden Theile zum Behuf der Verhandlung zusammentreten. Es wird beiderseits anerkannt, daß die Autonomie eines jeden der vertragenden Theile in der Gestaltung seiner Zoll- und Handelsgesetzgebung hierdurch nicht hat beschränkt werden wollen."

[1]) Die Besserung der Handels- und Grenzverhältnisse zwischen Preußen und Rußland hatte Herr von Bismarck schon im Jahre 1863 angestrebt; es kam aber damals über einleitende Verhandlungen nicht hinaus. Die Angelegenheit, an die sich in Preußen und Rußland gleich hohe Interessen knüpften, kam wieder in das Rollen durch die Denkschrift, betr. den Abschluß eines Handels- und Zollvertrags zwischen den Staaten des deutschen Zollvereins und Rußland, den deutschen Regierungen eingereicht vom bleibenden Ausschuß des deutschen Handelstags, Berlin im Februar 1864. Auch der kaufmännische Verein in Breslau beschäftigte sich lebhaft mit der Frage, und petitionirte bei dem Ministerpräsidenten von Bismarck zu Gunsten einer Herabsetzung der russischen Zölle, der Errichtung eines Konsulats-Systems in Rußland und einer Verbesserung der Kommunikationen mit diesem Reiche.

zu Rußland vertragsmäßig in entsprechender Weise regeln möchten. Es ergab sich dabei zunächst die Absicht des Ausschusses, Deputirte nach St. Petersburg senden zu wollen, welche, unabhängig von den Bestrebungen der Königlichen Regierung, für die Sache wirken, und unter Erweckung und Förderung der öffentlichen Meinung das Terrain vorzubereiten haben würden. Ich habe dieser Absicht mit Ueberzeugung das Wort geredet, und im Falle der Ausführung meine Unterstützung zugesagt. Das genügt aber m. E. nicht; ich halte es für angemessen und nothwendig, auch seitens der Regierung Schritte zu thun. Dahin rechne ich zunächst, daß ein mit den kommerziellen Verhältnissen überhaupt und namentlich mit unseren handelspolitischen Beziehungen zu Rußland vertrauter Beamter an die Königliche Gesandtschaft nach St. Petersburg entsendet und attachirt werde, der durch Einziehung von Erkundigungen, durch Umgang und wiederholte Besprechungen mit den betreffenden russischen Beamten und durch jede sonst geeignete persönliche Einwirkung die Wege anbahnt.

Das Wichtigste aber scheint mir die Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs. Man ist dort schwerfällig in der Arbeit; man entschließt sich nicht leicht, an neue Dinge zu gehen; es ist auf einen Erfolg nur zu rechnen, wenn wir die Arbeit selbst übernehmen; das Hin- und Hersenden von Denkschriften, wie deren schon öfter mitgetheilt worden, ist nicht geeignet, den Zweck zu fördern; es ist wesentlich, daß wir eine Unterlage darbieten, auf welche man die demnächstige Verhandlung gründen kann. Von dieser Ansicht ausgehend, erlaube ich mir Euren Excellenzen anheimzustellen, die Ausarbeitung eines Handelsvertrags mit Rußland anordnen und mir den Entwurf mittheilen zu wollen, um alsdann in weitere gemeinschaftliche Berathung über die fernere Behandlung der Sache treten zu können." [1])

[1]) Der Minister für Handel Graf Itzenplitz und der Finanzminister von Bodelschwingh erklärten sich mit dem Vorschlage einverstanden, und behielten sich die Mittheilung eines Vertragsentwurfs vor. Darauf folgte die Bezeichnung einer für die Entsendung nach St. Petersburg geeigneten Persönlichkeit (Schreiben vom 19. Januar 1865). Die Wahl fällt demnächst auf den Regierungsrath Keller-Holl (15. April 1865). Unterm 8. Mai 1865 überreichte Graf Itzenplitz Herrn von Bismarck den Entwurf zu einem Handels- und Zollvertrage mit Rußland. Es war darin von Werthzöllen ganz Abstand genommen, und eine Skala für allmälige Verminderung der Zölle aufgestellt, welche sich in einigen Jahren dem von Preußen gewünschten Maße näherte. Bei Rücksendung des Vertragsentwurfs (24. Mai 1865) bemerkte Herr von Bismarck, daß es ihm vor Allem darauf anzukommen scheine, den Vertrag so einzurichten, „daß wir auf Annahme desselben von Seiten der Kaiserlich russischen Regierung mit einiger

30.

31. Dezember 1864. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. die Berliner Haus- und Miethssteuer. Antrag auf Verminderung derselben.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich beikommend Abschrift eines mir zugestellten Schriftstücks über die Berliner Haus- und Miethssteuer[1]) zur Kenntnißnahme zu übersenden, indem ich Ihrer Erwägung anheimstelle, ob es nicht aus allgemeinen politischen Gründen rathsam erscheinen möchte, auf die Verminderung der fraglichen Steuer von Seiten der Staatsregierung hinzuwirken.

Ew. Excellenz würden mich verpflichten, wenn Sie mir hierüber bald eine Mittheilung zukommen lassen wollten.“ [2])

Wahrscheinlichkeit würden rechnen können. Dieser Gesichtspunkt dürfte namentlich bei Bemessung der Zölle, welche wir in Anspruch zu nehmen beabsichtigen, zu berücksichtigen sein; ich würde es zur leichteren Uebersicht mit Dank erkennen, wenn eine Gegenüberstellung der bisherigen und der in Vorschlag zu bringenden Zollsätze angefertigt werden könnte. Der Vorschlag von Werthzöllen scheint mir, sowohl an sich, als auch wegen des damit nothwendig verbundenen Verfahrens, im Hinblick auf die russischen Verhältnisse bedenklich.“ Auch dieses Mal verliefen aber die Verhandlungen ohne Ergebniß. Im Herbst 1867 tauchte das Projekt einer Revision des russischen Zolltarifs in St. Petersburg wiederum auf. Preußen übersandte seine Desiderien unter Vorbehalt weiterer Details (21. September 1867). November 1867 Zusammentritt der betreffenden russischen Kommissare. Durch Ukas vom 5. Juli 1868 erfolgte die Bestätigung des neuen russischen Zolltarifs. Vgl. die Schrift: „Allgemeiner Zolltarif des russischen Kaiserreichs und des Königreichs Polen für den europäischen Handel. Allerhöchst bestätigt den 5. Juli 1868. Mit Genehmigung und Bestätigung des Handels- und Manufaktur-Departements. 1. Lieferung. Text des Berichts und vergleichendes Verzeichniß der entsprechenden Paragraphen der Tarife von 1857 und 1868. St. Petersburg 1868.“ Auch dieser Ansatz brachte keine Früchte, und es schien, als wäre man auf Jahre hinaus von der Erfolglosigkeit aller einschlägigen Bemühungen hüben und drüben überzeugt. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 31.

[1]) Gemeint ist die Eingabe eines ehemaligen konservativen Journalisten in Berlin vom 3. Dezember 1864, worin auf alle mit der „verhaßten“ Berliner Miethssteuer verbundenen Uebelstände aufmerksam gemacht und um deren Aufhebung gebeten war.

[2]) Der Minister Graf zu Eulenburg erwidert Herrn von Bismarck, der Gegenstand sei schon bisher in seinem Ministerium nicht unerwogen geblieben, er sei jedoch nicht dazu gelangt, ein Einschreiten der Staatsregierung im Sinne des mitgetheilten Schriftstücks für zulässig zu erachten. Aus einem Reskripte des Ministers des Innern vom 28. Januar 1865 an die Regierung in Potsdam erhellt aber, daß derselbe nunmehr gleichfalls wenigstens die Ermäßigung der Miethssteuer für wünschenswerth erklärt.

31.

20. Januar 1865. **Votum, betr. die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals als Staatsunternehmen.** (Auszug.)

— — „Uebrigens kann ich nicht unbemerkt lassen, daß nach meiner Ueberzeugung die preußische Regierung unter allen Umständen dahin streben muß, den projektirten Kanal,[1]) dessen große Wichtigkeit für unsere Marine und unsere Handelsschiffahrt von keiner Seite verkannt wird, zur Ausführung zu bringen, selbst wenn dies ausschließlich als Staatsunternehmen und ohne alle Privatbetheiligung geschehen müßte."[2])

32.

11. Februar 1865. **Schreiben an den Ober-Präsidenten der Provinz Brandenburg von Jagow in Potsdam, betr. die Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich anbei ein mir heute vorgelegtes

---

[1]) Vgl. oben S. 18. In der Thronrede zur Eröffnung des Landtags vom 14. Januar 1865 hieß es: „Zur Anlage einer für Handels- und Kriegsschiffe jeder Art nutzbaren Kanalverbindung zwischen der Ost- und Nordsee durch Schleswig und Holstein hat Meine Regierung technische Vorarbeiten ausführen lassen. Bei der Wichtigkeit dieses großartigen Unternehmens für die Interessen des Handels und der preußischen Marine wird Meine Regierung bemüht sein, die Ausführung durch eine angemessene Betheiligung des Staats sicher zu stellen, und Ihnen nach Abschluß der vorbereitenden Verhandlungen darüber nähere Mittheilungen machen."

[2]) Der übrige Theil des Votums betrifft in der Hauptsache die Fassung des in der Sache zu erstattenden Immediatberichts und die Feststellung der finanziellen Betheiligung Preußens an dem Kanal-Unternehmen. Am 31. Juni 1865 reskribirte Herr von Bismarck an den Vorstand der nautischen Gesellschaft in Stettin: „Die Vorstellung, welche die nautische Gesellschaft unter dem 20. d. M. in Betreff der Anlegung des Nord-Ostsee-Kanals an mich gerichtet hat, habe ich mit Interesse gelesen, und es hat mir nur erfreulich sein können, von den darin bekundeten patriotischen Gesinnungen Kenntniß zu nehmen. Nach den mir bis jetzt vorliegenden, auf technischen Ermittelungen beruhenden Nachrichten steht der Wahl der Linie Eckernförde-Husum der Umstand entgegen, daß die längs der Westküste von Schleswig und von Husum befindlichen Sandbänke bei ihrer Entfernung vom Festlande es nicht richtig erscheinen lassen, dort eine Fahrtiefe herzustellen, die für größere und namentlich für Kriegsschiffe erforderlich ist. Außerdem wird befürchtet, daß die Gewalt der durch Fluth und Ebbe bedingten Ein- und Ausströmung des Wassers zerstörend auf den Kanal wirken werde, wenn derselbe in die offene See mündet. Wäre Aussicht auf die Beseitigung dieser Schwierigkeiten vorhanden, so wären die Vorzüge, welche die Husumer Linie darbietet, unverkennbar. Es kann mir nur erwünscht sein, wenn die Mitglieder der nautischen Gesellschaft mich durch nähere Beleuchtung der erwähnten Bedenken in den Stand setzen, die Erwägung der Königlichen Regierung wiederholt auf jene Linie zu lenken." Vgl. Urkunde 37.

Schreiben des zur Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses zusammengetretenen Komitees vom 18. Dezember v. J. nebst sämmtlichen Anlagen zu ressortmäßiger Veranlassung mit dem Bemerken zu übersenden, daß ich diesem, auch politisch wichtigen, von eifrigen Patrioten getragenen Unternehmen das lebhafteste Interesse zuwende, und, sofern die Ueberweisung eines fiskalischen Grundstücks an die zu gründende Anstalt in Aussicht genommen werden sollte, gern bereit sein würde, meine etwa zur Beseitigung entgegenstehender Hindernisse gewünschte Mitwirkung eintreten zu lassen." [1])

7. März 1865. Mittelst Schreibens an einen Konservativen erklärt sich der Ministerpräsident damit einverstanden, daß die Frage der Reform des Hypothekenwesens durch Einreichung einer Petition an das Herrenhaus zur Prüfung und Diskussion gelangt.[2])

33.

25. Juni 1865. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. Befürwortung des in dem Entwurf zu dem schweizerischen Handelsvertrage enthaltenen Artikels wegen der Alpen-Eisenbahn.**[3]) (Auszug.)

— — „Wenn ich auch nicht in Abrede stellen will, daß dieser Artikel

[1]) Vgl. unten 7. Dezember 1865. Inhaltlich eines Schreibens an den Präsidenten des deutschen Handwerkerbundes (Schwerdt in Hamburg) vom 20. Febr. 1865 sicherte Herr v. Bismarck demselben eine nähere Prüfung der ihm vorgelegten Denkschrift über den Erlaß einer allgemeinen deutschen Handwerker-Ordnung zu. Es bezeugen ferner das Interesse des Ministerpräsidenten an der Arbeiterfrage: Schreiben desselben vom 30. März 1865 an den Oberstlieutenant a. D. von Hofmann-Chappuis in Bonn (betr. die Organisation des Handwerker- und Arbeiterstandes), vom 17. April 1865 an den Wagenfabrikanten Moringen in Aachen (betr. die Ansichten des Sekretärs des dortigen Handwerkervereins über die Lösung der Arbeiterfrage, Ersuchen um bestimmt formulirte Vorschläge desselben), v. 19. April 1865 an den Fabrikanten Eduard Chogerlen in Radevormwald (betr. Vorschläge zur Besserung des Looses der Arbeiter), v. 1. Mai 1865 an den Professor Glaser in Berlin (Empfehlung des Geh. Reg.-Raths Zitelmann zur Besprechung bestimmt formulirter Vorschläge, zu deren Realisirung er die Mitwirkung des Ministerpräsidenten wünschte). Vgl. Urkunde 35.

[2]) Seit dem Jahre 1863 hatte der Ministerpräsident die Reform des Hypothekenrechts unausgesetzt im Auge gehabt. Zahlreiche Schreiben desselben an die Ressortminister und Private beweisen dies; gerade diese Angelegenheit wollte aber nicht von der Stelle rücken. Erst im Spätherbst 1869 war die Regierung in der Lage, dem Landtag Gesetzentwürfe vorzulegen, welche eine Reform des Hypothenrechts und eine neue Einrichtung der Grundbücher bezweckten. Vgl. auch „Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 58.

[3]) Artikel XII des Schlußprotokolls zu dem gedachten Handelsvertrage

eine eventuelle materielle Bethätigung des Zollvereins überhaupt als möglich hinstellt, so kann ich doch nicht zugeben, daß darin eine, auch nur moralisch bindende Verpflichtung für den Zollverein enthalten sei. Denn es ist die Bethätigung nicht nur zur Zeit sondern auch um deswillen ausdrücklich von der Hand gewiesen, weil die Frage überhaupt zur Diskussion gar nicht reif ist. Wie der Artikel lautet, ist er m. E. nichts als eine Redensart, ohne jede Verbindlichkeit für den Zollverein. Als eine solche Phrase ist er auch in der den Vertrag begleitenden Denkschrift ausdrücklich bezeichnet und seine Aufnahme nur gewünscht, um der für die Alpen-Eisenbahn in hohem Grade aufgeregten öffentlichen Meinung in der Schweiz eine Genugthuung zu geben und die Annahme des Handelsvertrags bei den Bundesversammlungen zu erleichtern.

Was die Sache selbst anbelangt, so muß ich allerdings vom politischen Standpunkt aus besonderen Werth auf das Zustandekommen einer direkten Eisenbahnverbindung mit Italien legen, und ich glaube auch in handelspolitischer Beziehung würde die Eröffnung einer Verkehrsanstalt, welche, Sommer und Winter zugänglich, den zollvereinsländischen Handel von dem im Winter ihm auferlegten Umwege über die österreichischen oder französischen Häfen befreite, von großer Wichtigkeit sein.

Ew. Excellenzen ersuche ich daher, noch einmal in Erwägung ziehen zu wollen, ob nicht von einem Einspruche gegen den Artikel XII des Schlußprotokolls, auf dessen Aufrechterhaltung die süddeutschen Regierungen Werth legen, als von einer unverfänglichen Phrase diesseits abgesehen werden kann. Eventuell würde ich mich auch damit einverstanden erklären, dem Herrn Grafen von Linden[1]) zu sagen, daß wir nur deswegen über diesen Artikel hinweggegangen seien, weil wir denselben nach seiner Fassung und den in der Denkschrift enthaltenen Erläuterungen nur als eine solche

---

lautete: „Die Bevollmächtigten der den Zollverein vertretenden Regierungen geben die Erklärung ab, daß sie die Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen Deutschland und Italien durch das neutrale Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft als einen Gegenstand hohen Interesses auch für die Länder des Zollvereins anerkennen, daß sie aber zur Zeit bestimmte Zusicherungen materieller Bethätigung in dieser Richtung schon deshalb ablehnen zu müssen glauben, weil die ganze Frage in ihrem jetzigen Stadium als noch zu wenig reif erscheint."

[1]) Der württembergische Gesandte am Berliner Hofe.

Phrase hätten ansehen können, welche keine Verbindlichkeit für den Zollverein zur Folge haben sollte.

Was schließlich den in dem Schreiben vom 15. d. M. aufgestellten Einwand betrifft, daß eine Erklärung wie die vorliegende von dem Zollverein ohne Ueberschreitung seiner Kompetenz überhaupt nicht abgegeben werden könne, so erlaube ich mir zu bemerken, daß jede Erweiterung der Kompetenz des Zollvereins mir vom politischen Standpunkte aus als besonders wünschenswerth erscheint, und stelle anheim zu erwägen, ob es sich nicht gerade empfehlen dürfte, den süddeutschen Regierungen im vorliegenden Falle eine Konzession zu machen, welche in analogen wichtigeren Verhältnissen als ein Präzedenz diesseits würde geltend gemacht werden können." [1])

7. Juli 1865. Der Ministerpräsident übersendet aus Karlsbad[2]) dem Handelsminister Grafen Itzenplitz einen Artikel der Börsenzeitung, in welchem behauptet war, daß durch die Nichtberücksichtigung der Position „Seidenwaaren" in dem neuen mit Oesterreich abgeschlossenen Zollvertrage die diesseitigen Seidenwaarenfabrikanten ihren bisherigen Absatz nach Oesterreich verlieren würden. Folgt das Ersuchen um eine Aeußerung darüber, ob die desfallsigen Angaben begründet und eventuell eine Abhülfe thunlich ist.[3])

---

[1]) Die Ressortminister von Bodelschwingh und Graf Itzenplitz entscheiden sich für den eventuellen Vorschlag des Herrn von Bismarck (Schreiben vom 14. Juli 1865). Die weitere Entwickelung darf im Großen als bekannt vorausgesetzt werden. Der erste Plan der Gotthardbahn wollte die Kosten des Alpen-Tunnels in der Art vertheilt wissen, daß 35 Millionen Franken von Italien, 20 Millionen von der Schweiz, 15 Millionen von den dabei betheiligten deutschen Staaten, und zwar ein Drittheil davon, also 5 Millionen Franken von Preußen aufgebracht werden sollten (vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 13. Dez. 1865 Nr. 50: „Eine Eisenbahn durch die Alpen"). Wegen der weiteren Entwickelung s. verschiedene Artikel in der Provinzial-Korrespondenz vom 14. März 1866 Nr. 11, 7. April 1869 Nr. 14: „Die Gotthardbahn" (Entscheidung Deutschlands für die Gotthardlinie), 10. Mai 1870 Nr. 19 (Ergebniß der Berner Konferenz) und „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 63.

[2]) Der Ministerpräsident war dem Könige Ende Juli nach Karlsbad gefolgt, woselbst wichtige Verhandlungen über die Regelung der Herzogthümerfrage zwischen Oesterreich und Preußen gepflogen wurden, welche bald darauf in Gastein ihre vorläufige Erledigung fanden.

[3]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz bestreitet das Letztere unter Einräumung der ersten Thatsache (Schreiben v. 13. Juli 1865 an den Ministerpräsidenten v. Bismarck in Karlsbad).

34.

12. Juli 1865, **Karlsbad. Schreiben an den Polizeipräsidenten von Bernuth in Berlin, betr. Erhebungen über die Rothweinfabrikation in Deutschland. Anregung eines strafrechtlichen oder polizeilichen Einschreitens dagegen.**

„Ew. Hochwohlgeboren übersende ich den anliegenden Artikel über den Rothweinverbrauch in den Zollvereinsstaaten[1]) und knüpfe daran das Ersuchen, mir eine vertrauliche Auskunft darüber geben zu wollen:

1. ob in Berlin sich die dort erwähnten Fabrikationsstätten von Rothwein befinden,

2. ob event. nach den bestehenden Bestimmungen gegen die Verfertiger derartiger gefälschter Rothweine strafrechtlich etwa mit Bezug auf §. 241 Strafgesetzbuchs[2]) vorgegangen werden kann.

Sollte dies letztere nicht angängig erscheinen, so würde es sich fragen, ob die Polizei aus sanitätspolizeilichen Gründen befugt ist, eine chemische Untersuchung der zum Verkauf gestellten Rothweine vorzunehmen, um deren Beschaffenheit zu konstatiren. Die amtliche Publikation der desfalls ermittelten Resultate würde schon einen praktischen Erfolg haben und jedenfalls für weitere Schritte die erforderliche Grundlage bilden.“[3])

---

[1]) Gemeint ist der im 1. Hefte des 42. Bandes der Berliner Revue enthaltene Artikel über den Verbrauch französischen Weins in den Zollvereinsstaaten. Der Verfasser berechnete den durch Rothweinverfälschung entstehenden fiskalischen Verlust an Einfuhrzoll in Deutschland auf 3 Millionen Thaler. Mit Rücksicht auf diesen Zollausfall hatte der Ministerpräsident auch die Aufmerksamkeit des Finanzministers v. Bodelschwingh auf den gedachten Aufsatz gelenkt.

[2]) §. 241 des Strafgesetzbuchs für die preußischen Staaten lautete: „Wer in gewinnsüchtiger Absicht das Vermögen eines Anderen dadurch beschädigt, daß er durch Vorbringen falscher oder durch Entstellen oder Unterdrücken wahrer Thatsachen einen Irrthum erregt, begeht einen Betrug.“

[3]) Der Polizeipräsident von Bernuth berichtet unterm 17. August Herrn von Bismarck: Die für Bordeaux ausgegebenen Weine seien noch keineswegs stets gesundheitsgefährliche Verfälschungen und künstliche Fabrikate. Was die sanitätspolizeiliche Rücksicht betreffe, so erwiesen sich die vielfach gehegten Befürchtungen, wenn nicht grundlos, doch übertrieben. Die Fabrikation der betreffenden Weine sei nicht strafbar, sondern nur der Verkauf des Fabrikats, insofern dasselbe für französischen Wein ausgegeben werde. Gebe man dies als richtig zu, so habe die Polizei hier zu einem Einschreiten überhaupt nicht mehr Veranlassung, als etwa bei dem Verkauf von Leinenzeug, das mit Baumwolle verfälscht ist, oder von inländischen Cigarren, die für Havanna ausgegeben werden. Man werde es hier wie dort in der Regel dem Publikum überlassen müssen, selbst sich gegen Betrug zu sichern und die Hülfe des Richters da in

35.

16. August 1865. **Gastein. Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Bildung und Zusammensetzung einer Kommission zur Berathung der Arbeiterfrage.** (Auszug.)

[Die Zuziehung von Schulze-Delitzsch zu den in Rede stehenden Konferenzen[1]) erscheine unzulässig.[2])]

Anspruch zu nehmen, wo es sich übervortheilt glaube. — Unterm 16. September 1865 stellte hierauf Herr von Bismarck die weitere Betreibung dieser Angelegenheit im ressortmäßigen Wege dem Polizeipräsidenten von Bernuth anheim. „Wenn Sie die Ansicht aussprechen, daß der Antrag auf strafgerichtliche Verfolgung der Verfertiger gefälschter Rothweine dem betheiligten Publikum zu überlassen sei, so kann ich dieser Auffassung vom rechtlichen Standpunkt aus nicht beitreten. Da es dem Einzelnen in den meisten Fällen fast unmöglich ist, sich gegen derartigen Betrug zu schützen, so scheint es mir in Anknüpfung an den §. 10 Tit. 17 Th. II A.L.R. gerade in der Stellung der Polizei zu liegen, den Thatbestand zu konstatiren und der strafgerichtlichen Verfolgung zu übergeben. Ich würde daher glauben, daß gegen solche Weinhändler, welche notorisch das Verfälschungsgeschäft am hiesigen Orte betreiben, das Einschreiten der Gerichte herbeizuführen sein möchte. Ueber den weiteren Verlauf dieser Angelegenheit ersuche ich Ew. Hohlwohlgeboren mich in Kenntniß zu erhalten." Auf Grund eines Gutachtens der Ober-Staatsanwaltschaft vom 4. Oktober 1865 veranlaßt der Polizeipräsident von Berlin demnächst den Ankauf eines Berliner künstlichen Weinfabrikats und beantragt die strafgerichtliche Verfolgung. Der betr. Weinhändler wird darauf auf Grund des §. 345 Ziffer 5 des Strafgesetzbuchs durch rechtskräftiges Mandat des Einzelrichters zu einer Geldstrafe von 5 Thalern und Konfiskation des vorgefundenen Vorraths des betreffenden Weins verurtheilt. Der §. 345 Ziff. 5 lautet: „Wer verfälschte oder verdorbene Getränke oder Eßwaaren feilhält, wird mit Geldbuße bis zu 50 Thalern oder Gefängniß bis zu 6 Wochen bestraft."

[1]) Bei den Verhandlungen über die Arbeiterfrage im Abgeordnetenhause hatte der Handelsminister Graf Itzenplitz erklärt, die Regierung habe die Ueberzeugung gewonnen, daß die bestehenden gesetzlichen Vorschriften über das Koalitionsrecht der Arbeiter einer Aenderung bedürfen. Sie sei jedoch der Ansicht, daß eine Aenderung dieser Bestimmungen in den Zusammenhang der Gewerbegesetze überhaupt tief eingreife, und daß durch jene Aenderung allein die Lage der arbeitenden Klassen nicht durchgreifend verbessert werden könne, daß vielmehr auch erörtert werden müsse, inwieweit durch positive Mittel, besonders durch Förderung des Genossenschaftswesens den Arbeitern zu helfen sei. Bei der hohen Bedeutung der Sache halte die Regierung es für Pflicht, die von ihr zu ergreifenden Maßregeln durch eine gründliche und allseitige Prüfung vorzubereiten. Sie wolle daher eine Erörterung der einschlagenden Fragen zuvörderst durch Umfrage bei den Provinzialbehörden und bei den Organen des Handelsstandes eintreten lassen, dann aber eine Kommission zur Berathung der Angelegenheit aus Mitgliedern beider Häuser des Landtags und aus Sachverständigen der betheiligten Kreise, sowohl der Arbeitgeber wie der Arbeiter berufen. Bei den Arbeiten der Kommission handle es sich in Betreff der Betheiligung der Sachverständigen vornehmlich darum, Erfahrungen, welche auf der unmittelbaren praktischen Anschauung derselben beruhen, zu vernehmen und die Ausführbarkeit

„Wenn Ew. Excellenz es für geboten halten, daß auch ein Mitglied der Oppositionspartei an den qu. Berathungen Theil nimmt, so möchte ich dagegen hervorheben, daß die Kommission keinen parlamentarischen Charakter an sich trägt, sondern als eine von der Staatsregierung zu ihrer eigenen Information gebildete Enquete-Instanz zu betrachten ist.

Diesem Standpunkt scheint es mir auch zu entsprechen, wenn die Regierung nur solche sachkundige Mitglieder des Abgeordnetenhauses einberuft, die nicht zu den hervorragendsten und entschiedensten Gegnern der Regierung gehören und von denen sie daher annehmen kann, daß dieselben nicht das gebotene Diskussionsfeld lediglich für ihre politischen Partei-Interessen ausbeuten werden. Dieses Bedenken halte ich Schulze-Delitzsch gegenüber um so gewichtiger, als seine ganze agitatorische Wirksamkeit überwiegend darauf gerichtet ist, politischen Einfluß auf die Arbeiter und Handwerker zu gewinnen, um die Fortschrittspartei gegen die Regierung zu verstärken. Es scheint mir unserem Interesse mehr zuzusagen, gerade durch die bevorstehenden Berathungen zu konstatiren, daß der Beirath Schulzes für die Lösung der in Rede stehenden Fragen entbehrt werden kann. Ich möchte glauben, daß den an die Regierung zu machenden Anforderungen durch die Berufung des Abgeordneten Dr. Faucher vollständig Genüge geschehen sei. Hat er derselben nicht Folge geleistet, so liegt die Schuld der Nichtvertretung seiner Partei nicht an der Regierung, sondern an ihm selbst. Ich sehe hierbei ganz davon ab, daß die Fortschrittspartei bei der Bildung der Kommissionen des Abgeordnetenhauses regelmäßig und prinzipiell die konservativen Mitglieder ausgeschlossen hat.

Wenn jedoch Ew. Excellenz aber auf die Einberufung eines Ersatz-

von Vorschlägen zur Verbesserung der nach diesen Erfahrungen anzuerkennenden Mißstände zu erörtern. Der Handelsminister hatte die Oberpräsidenten aller Provinzen zu Vorschlägen geeigneter Persönlichkeiten aufgefordert und zwar aus dem Stande der Fabrikbesitzer und der Fabrikarbeiter, aus dem der Handwerksmeister und Handwerksgehülfen. Die Kommission sollte im Ganzen aus etwa 40 Mitgliedern bestehen.

[2]) Unterm 10. August 1865 benachrichtigte Graf Itzenplitz Herrn von Bismarck, die Konferenz zur Berathung der Arbeiterfrage würde von ihm am 21. August eröffnet werden. Nach dem Willen des Staatsministeriums seien vom Abgeordnetenhause Dr. Faucher und Justizrath Wagener berufen; ersterer habe aber nicht geantwortet, und frage es sich, ob nicht an dessen Stelle — was am natürlichsten wäre — Schulze-Delitzsch, als der anderen Seite des Hauses angehörig, zu berufen sei, vorausgesetzt, daß er Allerhöchsten Orts genehm sei.

mannes für den Dr. Faucher entscheidendes Gewicht legen, so erlaube ich mir, Hochderen Erwägung in erster Linie auf den Abgeordneten Prince-Smith und in zweiter auf den Abgeordneten Michaelis hinzulenken.

Schließlich wollen Hochdieselben mir gestatten, den zur Zeit in Berlin wohnhaften Professor Glaser als ein geeignetes Mitglied der Kommission in Vorschlag zu bringen. Derselbe hat auf dem letzten statistischen Kongreß als Sekretär der Kommission für die socialen Angelegenheiten fungirt und sich auch seitdem durch seine Wirksamkeit auf diesem Gebiet bemerkbar gemacht." [1])

36.

24. August 1865. **Denkschrift, betr. die Lage der Weberbevölkerung in den Kreisen Waldenburg und Reichenbach. Das Staatsministerium und die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie. Einwirkung des Staates auf die Regelung der Arbeitslöhne. Staatliche Förderung von Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften.**[2]) (Auszug.)

(In dem Entwurf zu dem Immediatbericht des Staatsministeriums, betr. die Lage der Weberbevölkerung in den Kreisen Waldenburg und Reichenbach, finde sich u. A. die Redewendung: gewisse Vorschläge zur Verbesserung der Lage der Lohnweber (längere Kontrakte, längere Kündi-

---

[1]) Unterm 17. August theilt der Handelsminister Graf Itzenplitz dem Herrn von Bismarck mit, er habe die Einladung an Dr. Faucher zu der Konferenz wiederholt, nachdem dessen Aufenthalt jetzt ermittelt worden sei. Die Berufung von Schulze-Delitzsch unterbleibt. Der Hergang und das Ergebniß der Enquete erhellt aus der Druckschrift: Verhandlungen der zur Berathung der Koalitionsfrage berufenen Kommission. Nach den amtlichen Protokollen und stenographischen Aufnahmen. Berlin 1865. Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker). Als Frucht der Enquete, über deren Verlauf in der Provinzial-Korrespondenz vom 23. u. 30. August, 6. September, 1. November 1865 (Nr. 34, 35, 36, 44) eingehend berichtet ist, wird in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 13. Februar 1866 der Gesetzentwurf, betreffend die Verabredungen von Arbeitseinstellungen, eingebracht. Der Gesetzentwurf bleibt in dieser Session unerledigt.

[2]) Die gedachte Denkschrift enthielt Erinnerungen des Ministerpräsidenten zu dem an den König zu erstattenden Immediatbericht über die Lage der Weber im Waldenburger und Reichenbacher Kreise. Herr von Bismarck hatte sich nämlich bei Durchsicht des ihm zur Mitzeichnung unterbreiteten Berichtentwurfs der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß sich die Untersuchungs-Kommission überwiegend auf den Standpunkt der Fabrikanten gestellt hatte. In seinen Augen lief zunächst die Instruktion einzelner Beschwerdepunkte an Un-

gungsfrist, namentlich aber eine Festsetzung des Lohnminimums) widersprächen „den ersten Grundsätzen der Volkswirthschaftslehre." Mit dieser Stelle könne er (Bismarck) sich nicht einverstanden erklären.) „Zunächst erscheint es mir der Stellung des Staatsministeriums überhaupt nicht entsprechend, daß dasselbe seine Entschließung auf die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie gründet. Die Aufgaben des Staatsministeriums liegen meines Ermessens nicht auf dem Gebiet der Theorie, sondern auf dem des praktischen Lebens. Es können daher für die Entschließung desselben meiner Ansicht nach die Theorien der Volkswirthschaft nur insofern zur Anwendung gelangen, als sie auf das Maß und die Bedingungen der vorhandenen Zustände zurückgeführt sind. In diesem Sinne ist auch in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Februar v. J. in Betreff der Koalitionsfreiheit Namens des Staatsministeriums die Erörterung der praktischen Frage in Aussicht gestellt, ob die Verbesserung der Lage der arbeitenden Klassen durch positive Mittel anzustreben sei.[1])

---

vollständigkeit, er glaubte eben auch in den Schlußfolgerungen die erforderliche Unparteilichkeit zu vermissen. Da der Berichtentwurf selbst im Wesentlichen die Ermittelungen und Deduktionen der Kommission im Namen des Staatsministeriums adoptirt hatte, so hielt der Ministerpräsident eine solche Aneignung seitens des Staatsministeriums umsomehr für bedenklich, als damit auch die Inkongruenzen, welche in den Ausführungen der Kommission sich befanden, eine amtliche Bestätigung erhalten haben würden. — Die von Herrn von Bismarck gezogenen Erinnerungen, denen die obigen Sätze entnommen sind, füllen 57 eng beschriebene Seiten.

[1]) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Februar 1865 gab der Handelsminister Graf Itzenplitz die Ansicht der Staatsregierung über den von den Abgeordneten Schulze-Delitzsch, Dr. Faucher und Genossen vorgelegten Entwurf eines Gesetzes, das Koalitionsrecht der Arbeitgeber und Arbeiter betreffend, durch Verlesung folgenden Schriftstückes kund:

„Die Königliche Staatsregierung hat sich mit der vorliegenden Frage bereits vor Einbringung des Antrags eingehend beschäftigt. Sie hat dabei die Ueberzeugung gewonnen, daß die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über das Koalitionsrecht der Arbeitgeber und der Arbeiter einer Aenderung im Sinne des Gesetzentwurfs bedürfen. Sie hat sich aber auch nicht verbergen können, daß eine Modifikation dieser Bestimmungen in einen Zusammenhang des Systems der Gewerbegesetze eingreife, und daß die Frage nicht abzuweisen sei, inwieweit die Konsequenz und das praktische Bedürfniß eine Abänderung auch anderer Vorschriften dieser Gesetze bedingen. Ihre Erwägungen haben sie ferner zu der Ueberzeugung geführt, daß die Wegräumung der Schranken, welche der Koalitionsfreiheit gezogen sind, allein nicht den Erfolg haben werde, die Lage der arbeitenden Klassen materiell in erheblichem Belange zu verbessern, daß vielmehr in den Kreis der Erörterungen auch die Frage zu ziehen sein werde, inwieweit durch positive Mittel, insbesondere durch Förderung des

Wenn auch eine unmittelbare und direkte Regelung der Arbeitslöhne durch den Staat nicht ausführbar erscheint, so ist doch damit die Frage nicht ausgeschlossen, ob nicht eine indirekte und mittelbare Einwirkung seitens desselben in dieser Beziehung stattfinden kann; ich erinnere hier nur an das auch in England bestehende Verbot des Truckſystems, die Einschränkung der Fabrikarbeit der Kinder, an das jetzt in Anregung gebrachte Verbot der Beschlagnahme der Arbeitslöhne, endlich an die Gewährung des Koalitionsrechts und die Unterstützung von Produktions-Genossenschaften. [1])

Selbst wenn die theoretische Richtigkeit der aufgestellten volkswirthschaftlichen Doktrin feststände — so folgte daraus nur deren Gültigkeit auf dem rein theoretischen Gebiet der Volkswirthschaft. Nur wenn die letztere von allen räumlichen und zeitlichen Bedingungen und Voraussetzungen befreit ist, können die abstrakten Lehren Anspruch auf unbedingte Anwendung haben. Sobald es sich aber nicht um reine Theorie, sondern um

---

Genossenschaftswesens jener Erfolg anzustreben sei. Zu einer Aenderung der Gesetzgebung auf dieser Grundlage reichen die Vorberathungen, welche dem vorliegenden Gesetzentwurfe vorangegangen sind, nicht aus. Bei der hohen Bedeutung der Sache und der unverkennbaren Wichtigkeit der praktischen Folgen hält die Königliche Staatsregierung es für Pflicht, durch eine gründliche und allseitige Prüfung von ihr zu ergreifende legislative Maßnahmen vorzubereiten. Sie wird daher eine Erörterung der einschlagenden Fragen, außer durch eine Umfrage bei den Provinzialbehörden und den Organen des Handelsstandes, auch durch eine besondere Kommission veranlassen, zu welcher Mitglieder beider Häuser des Landtags und Sachverständige aus den Kreisen der Betheiligten, sowohl der Arbeitgeber als der Arbeiter, zugezogen werden sollen. Auf diesem Wege hofft sie der Lösung eines Problems näher zu treten, welches zu den bedeutendsten der Zeit gehört und von dessen Wichtigkeit für das gesammte Staatsleben sie durchdrungen ist."

[1]) Im Anschluß an die in der vorhergehenden Note erwähnte Erklärung der Staatsregierung ist zu bemerken, daß bei demselben Berathungsgegenstande die Redner der konservativen Partei im Abgeordnetenhause, namentlich die Abgeordneten Wagener und v. Blanckenburg, mit Lebhaftigkeit für die Sache der Arbeiter eintraten. Dieselben empfahlen: die Regierung aufzufordern, baldmöglichst einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen nicht allein sämmtliche, das Vereinsrecht der Arbeiter bisher beschränkende Ausnahmebestimmungen der Gewerbeordnung aufgehoben, sondern in Verbindung damit auch solche Organisationen angebahnt werden, welche es ermöglichen, daß der Arbeiterstand als solcher die ihm gebührende Stellung innerhalb des Staatsverbandes einzunehmen und seine eigenen Interessen selbständig zu handhaben und zu vertreten vermag. Als Grund für diesen Antrag führte der Abg. Wagener an, daß nicht die Fortschrittspartei, sondern allein das Königthum in Preußen dazu berufen und auch dazu im Stande ist, unparteiisch über allen Parteien und über allen Gesellschaftsklassen der Bevölkerung stehend, die gegenseitigen Ansprüche ruhig und billig abzuwägen und in gehöriger Weise zu befriedigen.

handgreifliche Wirklichkeit handelt, ist der Prozeß der volkswirthschaftlichen Theorie bereits durch die mannigfaltigsten Beschränkungen und Einwirkungen der realen und praktischen Verhältnisse gebrochen und getrübt. Diesen Rechnung zu tragen erscheint mir für die auf dem praktischen Gebiet sich bewegende Entschließung des Staatsministeriums eine nicht zu umgehende Verpflichtung. . . . . .

5. Produktions-Genossenschaften. In dem Gutachten der Kommission ist S. 31 d bemerkt, daß der Staat aus allgemeinen Fonds nicht zutreten könne, ohne von allen Seiten gleichberechtigte Ansprüche hervorzurufen. In der Aeußerung des Staatsministeriums über diesen Punkt ist nur auf den im Waldenburger Kreise angestellten Versuch hingewiesen. Es könnte aus diesem Umstande eine stillschweigende Zustimmung des Staatsministeriums zu dem von der Kommission aufgestellten Satze gefolgert werden, der ich in dieser Allgemeinheit nicht beitreten kann.

Der Staat kann allerdings nicht Unternehmungen gründen; ob er aber solche etwa prämienweise nicht unterstützen und befördern kann, wo sie sich gebildet haben, das ist eine Frage, die meiner Ansicht nach nicht von vornherein zu verneinen ist. Das ist auch der Standpunkt, welchen die Erklärung des Staatsministeriums im Abgeordnetenhause vom 11. Februar d. J.[1]) einnimmt, da in derselben ausdrücklich auf die Verbesserung der Lage der arbeitenden Klassen durch positive Mittel, namentlich das Genossenschaftswesen hingewiesen wird. Daß der Staat Niemand helfen soll, weil er nicht allen Ansprüchen genügen kann, scheint mir eine nicht zutreffende Schlußforderung."

37.

15. September 1865. **Schreiben an den Staats- und Marineminister von Roon und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Erhebungen über die zweckmäßigste Lage desselben.**

„Aus Ew. Excellenz Schreiben vom 6. d. M. in Betreff des Nord-Ostsee-Kanals[2]) habe ich mit Interesse ersehen, daß es die Absicht ist, neue Ver-

[1]) Siehe S. 60 Note 1.

[2]) Vgl. oben S. 55. Die zwischen Herrn v. Bismarck und dem Grafen

messungen und Peilungen vornehmen zu lassen, um bestimmtere Anhaltspunkte für die dem Kanal zu gebende Richtung zu gewinnen. Mit Rücksicht hierauf werde ich der Bescheidung der nautischen Gesellschaft in Stettin auf ihre wiederholten Vorstellungen wegen des Baues des Kanals von Eckernförde nach Husum einstweilen noch Anstand geben und zunächst Ew. Excellenzen Mittheilung über das Ergebniß der eingeleiteten anderweitigen Prüfung erwarten. Ich behalte mir bis dahin meine nähere Aeußerung vor, und glaube für jetzt nur bemerken zu dürfen, daß ich gegen ein Projekt sein würde, bei welchem, unter Annahme der östlichen Mündung in Kiel, die Anlage von Binnenschleusen beabsichtigt werden möchte. Auch rechne ich darauf, daß zur Vorbereitung der Beschlußnahme über die Ausführbarkeit der Benutzung der Hevermündungen für die westliche Ausmündung des Kanals, bei den beabsichtigten Vermessungen und Peilungen durch Schiffe der Königlichen Marine mit sorgsamer Beachtung aller in Betracht zu ziehenden und namentlich auch der von der nautischen Gesellschaft hervorgehobenen Punkte verfahren werden wird, um die Bildung eines sicheren Urtheils darüber zu ermöglichen." [1])

38.

16. November 1865. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betr. die Herbeiführung eines einheitlichen oder gleichmäßigen Münzsystems in den wichtigeren Staaten Europas. Unterredung mit dem Minister Drouyn de Lhuys in Paris.**

„Bei Gelegenheit meiner kürzlich stattgehabten Anwesenheit in Paris [2])

Blome unterm 14. August 1865 abgeschlossene Uebereinkunft von Gastein bestimmte, Preußen sei berechtigt, den anzulegenden Nord-Ostsee-Kanal durch das holsteinische Gebiet zu führen, sowie die Aufsicht über denselben und über seine Instandhaltung auszuüben. Erwähnen wir beiläufig auch die weitere Bestimmung desselben Vertrags: die Herzogthümer sollen dem Zollvereine beitreten.

[1]) Die Minister von Roon und Graf Itzenplitz theilen die Anschauung über die Untauglichkeit der Hevermündungen für die westliche Ausmündung des Kanals. Am Schlusse eines unterm 27. Dezember 1865 an den Handelsminister Grafen Itzenplitz gerichteten Schreibens bemerkt Graf Bismarck: „Es dürfte nunmehr an der Zeit sein, eine auf das Kanal-Projekt bezügliche Vorlage für den Landtag ausarbeiten zu lassen. Ew. Excellenz erlaube ich mir zu ersuchen, die hierzu erforderliche Einleitung treffen und deren Ergebniß mir mittheilen zu wollen. Dabei bemerke ich, daß in jener Vorlage ein noch näher zu verabredender Kredit in Anspruch zu nehmen sein wird, dessen Höhe meines Dafürhaltens nicht unter 12 Millionen Thaler zu bemessen wäre." — Vgl. Urkunde 42.

[2]) Graf Bismarck hatte sich gleich wie im Jahre 1864, im Oktober 1865 nach Biarritz begeben.

lenkte sich eine Unterhaltung, welche ich mit Herrn Drouyn de Lhuys [1]) hatte, auf die Frage wegen Herbeiführung eines einheitlichen oder gleichmäßigen Münzsystems in den wichtigeren Staaten Europas. Ich erkannte die Bedeutung einer solchen Reform und die davon zu erwartenden wohlthätigen Folgen an und bemerkte, daß die Prägung einer dem französischen Fünffrankenstück gleichkommenden Silbermünze in Preußen geeignet sein dürfte, dem Ziele näher zu kommen. Der französische Minister hob hervor, daß seiner Ansicht nach vor Allem Preußen und Frankreich in Betracht kommen würden, indem eine Einigung zwischen diesen Mächten die Verständigung mit den übrigen allmälig nach sich ziehen würde; er ist seitdem, wie ich aus einem Bericht des Grafen Goltz [2]) entnehme, dem Letzteren gegenüber auf den Gegenstand zurückgekommen.

Ich verkenne die Schwierigkeiten nicht, welche sich darbieten; sie dürften neben etwaigen aus der Münzkonvention der deutschen Staaten herzuleitenden Bedenken namentlich mit der in Frankreich eingeführten Geldwährung zusammenhängen. Gleichwohl glaube ich die Anregung nicht ohne Weiteres von der Hand weisen zu dürfen, und es würde mir angenehm sein, wenn Ew. Excellenz Sich wenigstens damit einverstanden erklären wollten, daß wir darüber mit der Kaiserlich französischen Regierung in Verhandlung treten.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, erlaube ich mir Ew. Excellenz zu ersuchen, obige Andeutungen erwägen und mich mit einer Aeußerung beehren zu wollen." [3])

7. Dezember 1865. Graf Bismarck unterbreitete dem Minister des Innern Grafen zu Eulenburg die Bitte des Oberstlieutenants z. D. von Thümen um

[1]) Der französische Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

[2]) Preußens Vertreter am Hofe Napoleons.

[3]) Der Finanzminister von Bodelschwingh machte geltend, daß die Prägung einer Münze zum Werthe von 1 Thlr. 10 Sgr. 6 Pf. (genau diesen Werth hatte das französische Fünffrankenstück) nur unter Abänderung des Münzvertrags vom 24. Januar 1857 und des Gesetzes über das Münzwesen vom 4. Mai 1857, mithin nur nach erlangtem Einverständniß der übrigen Vertragsstaaten und nach ertheilter Zustimmung des Landtags ausführbar sei. Außerdem sei Frankreich im Begriffe, demnächst zur reinen Goldwährung überzugehen. Aus diesem Grunde widerrathe es sich, in Preußen auf Einführung einer Silbermünze im Werthe des Fünffrankenstücks Bedacht zu nehmen, welches in Frankreich so gut wie verschwunden und zu dessen fernerer Ausprägung dort keine Aussicht vorhanden sei.

Förderung der Angelegenheit wegen Gründung eines Arbeiter-Invalidenhauses.[1]) „Bei dem lebhaften Interesse, welches ich dieser Sache widme, würde ich mich freuen, wenn die Schwierigkeiten, welche sich den Wünschen des Herrn von Thümen entgegenstellen, beseitigt werden könnten und ersuche Ew. Excellenz, dieselben nach Möglichkeit zu berücksichtigen.“ [2])

39.

23. Dezember 1865. **Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, betr. Getreidespekulationen an der Berliner Börse.**

„Den Herren Aeltesten der Kaufmannschaft hierselbst unterlasse ich nicht, für die Mittheilung vom 12. d. Mts., von deren Inhalt ich mit Interesse Kenntniß genommen,[3]) meinen verbindlichen Dank auszusprechen. Es würde mir sehr erwünscht sein, wenn die Herren Aeltesten auch fernerhin bei ähnlichen Fällen über wichtige und bedeutende Vorgänge auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs mir in gleicher Weise eine direkte Mittheilung wollten zugehen lassen.“ [4])

40.

26. Dezember 1865. **Schreiben an den Generaldirektor der Landfeuersocietät von Hülsen in Merseburg, betr. eine Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S.**

„Eurer Hochwohlgeboren beehre ich mich die anliegende Eingabe der

---

[1]) Vgl. Urkunde 32.

[2]) Die Anstalt kommt anscheinend aus dem Grunde nicht zu Stande, weil sie den von dem Minister des Innern verlangten Erfordernissen in Betreff des Nachweises der Lebensfähigkeit des Unternehmens nicht zu genügen vermag.

[3]) Mittelst dieses Schreibens überreichten die Adressaten dem Grafen Bismarck Abschrift eines Berichts an das Königliche Polizeipräsidium über die Frage, ob das auf die Gewinnung eines Uebergewichts im Getreidehandel gerichtete Bestreben gewisser Kornspekulanten eine störende und nachhaltige Einwirkung auf den regelrechten Verlauf in diesem Zweige des Produktenhandels besorgen lasse.

[4]) Vgl. auch Urkunde 64.

Unterm 31. Dezember 1865 ertheilt Graf Bismarck (nach der Nordd. Allg. Ztg. vom 7. Januar 1866) den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft nachstehenden Bescheid: „Auf die Vorstellung vom 6. d. Mts. wegen Beseitigung der von dem Verkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn für das Herzoglich lauenburgische Gebiet zur Erhebung kommenden Durchgangsabgabe benachrichtige ich die Herren Aeltesten der Kaufmannschaft, daß ich mit Rücksicht auf die bei dieser Frage in Betracht kommenden Interessen des Herzogthums Lauenburg die geeigneten Einleitungen getroffen habe, um eine nähere Erwägung der Angelegenheit von Seiten der lauenburgischen Landesregierung herbeizuführen.“

Schneider-Association zu Halle mit dem Ersuchen zu übersenden, Sich mit dem Vorstande in ein persönliches Einvernehmen setzen und die Verhältnisse der Association einer Prüfung unterziehen zu wollen. Sollten sich die gemachten Angaben bestätigen und die qu. Verbindung auf solider Grundlage beruhen, so bin ich nicht abgeneigt, mich für die Gewährung des beantragten Darlehns zu verwenden, insofern damit die Fortdauer der Association gesichert sein sollte. Bei dem lebhaften und thatsächlichen Interesse, welches Eure Hochwohlgeboren in Ihrer früheren hiesigen Stellung für Angelegenheiten der in Rede stehenden Art bekundet haben, darf ich mich der Hoffnung hingeben, daß Sie meinem Ansuchen entsprechen und sich der erforderlichen Mühwaltung unterziehen wollen. Ich bemerke dabei schließlich, daß ich auf den politischen Standpunkt der Betheiligten in diesem Falle nicht ein ausschließliches Gewicht legen würde, vielmehr denselben, wenn sie auch nicht gerade politisch vorwurfsfrei sein sollten, im Interesse des Unterehmens die gewünschte Hülfe gewähren möchte".[1])

41.

31. Dezember 1865. **Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betreffend die Reorganisation des Steuerwesens.**

„Ew. Excellenz haben die Gefälligkeit gehabt, mir eine von Ihnen verfaßte ausführliche und eingehende Denkschrift über die Reorganisation des Steuerwesens zu übersenden.[2]) Ich habe von dem Inhalt derselben mit Interesse Kenntniß genommen und würde auch mit Vergnügen bereit sein, die gemachten Vorschläge mit Ew. Excellenz mündlich näher zu besprechen, wenn ich nicht glaubte, die erwähnte Denkschrift zunächst dem Herrn Finanzminister vertraulich mittheilen zu sollen.

---

[1]) Wegen der Erledigung des obigen Gesuches der Schneider-Association in Halle siehe Urkunde 51.

[2]) Der Wirkl. Geh. Rath von Le Coq hatte dem Grafen Bismarck unterm 20. November 1865 eine Denkschrift, betreffend die Reorganisation des Steuerwesens, überreicht. Der Grundgedanke des Schreibens war, daß es an der Zeit und ausführbar sei, durch eine veränderte Vertheilung der direkten Steuern den Beweis zu liefern, daß das gegenwärtige konservative Ministerium darauf Bedacht nehme, die während der sogen. neuen Aera eingeführten Steuern zu erleichtern und dadurch der leider sehr verbreiteten Meinung entgegenzutreten, daß es für die materiellen Interessen der Unterthanen gleichgültig bleibe, ob ein konservatives oder ein liberales Ministerium die Verwaltung des Landes führe. Wegen des näheren Inhalts der Le Coqschen Vorschläge vgl. die Urkunde 49.

. Ich bin hierzu um so mehr veranlaßt, als es in Hochdero Intention liegt, in der nächsten Session einen entsprechenden Antrag im Herrenhause einzubringen. Sobald die Antwort des Herrn Finanzministers mir zugeht, behalte ich mir weitere Mittheilung vor." [1])

42.

3. Januar 1866. **Vertrauliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betreffend den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf Schritte zur Verwirklichung des Unternehmens. Vortheile von der Inangriffnahme des Projekts.** [2])

„Ew. Excellenz Aufmerksamkeit beehre ich mich für einen Gegenstand vertraulich in Anspruch zu nehmen, dessen Berührung bei Gelegenheit der Eröffnungsrede des Landtags mir von Wichtigkeit erscheint.

Ich halte es aus verschiedenen, aus der ganzen politischen Lage nach innen und nach außen entnommenen Gründen für nothwendig, der Frage über die Ausführung des Nord-Ostsee-Kanals praktisch näher zu treten, und einen positiven Schritt zur Verwirklichung des Plans zu thun. Dies kann mit voller Wirksamkeit nur durch die an den Landtag zu richtende Forderung eines Kredits zu diesem Zwecke geschehen. Ich bezweifle allerdings, daß die Sache reif genug ist, um sofort nach der Eröffnung mit einer fertigen und ausgearbeiteten Vorlage vor den Landtag zu treten; aber ich wünsche sehr, den Gegenstand in der Eröffnungsrede berühren und eine solche Vorlage in Aussicht stellen zu können.[3])

Es ist mir von Wichtigkeit, durch einen solchen entschiedenen Schritt in den Herzogthümern selbst und in Oesterreich den Eindruck der Gewißheit zu geben, daß Preußen die in den Gasteiner Konventionen in Betreff dieses Kanals erlangten Berechtigungen auch wirklich zur Geltung bringen und verwerthen werde. Das Unternehmen selbst ist ein den Herzogthümern,

---

[1]) Wegen der Erledigung dieser Angelegenheit vgl. Urkunde 49.

[2]) Vgl. oben S. 65.

[3]) Vermuthlich auf Veranlassung der oben stehenden Anregung brachte bereits die Provinzial-Korrespondenz vom 10. Januar 1866 Nr. 2 die Versicherung, daß die preußische Regierung, welche von der Wichtigkeit des Kanals tief durchdrungen sei, den betr. Plan nicht bei Seite gelegt habe, sondern im Begriffe stehe, für die dringend wünschenswerthe Ausführung desselben die Mitwirkung des Landtags in Anspruch zu nehmen.

namentlich dem Herzogthum Holstein erwünschtes, und jeder Schritt zur Verwirklichung desselben kann nur populär sein; die Stellung, die wir durch unsere Rechte in Betreff des Kanals einnehmen, giebt uns eine sehr bestimmte Macht in dem letzteren Herzogthum; und wenn auch vorauszusetzen ist, daß vor der noch Jahre erfordernden Vollendung des Kanals die ganze Frage der Herzogthümer definitiv entschieden sein werde, so wird doch schon von dem Augenblicke an, wo wir die Frage thatsächlich in Angriff nehmen, unsere Stellung in Holstein nach Maßgabe der Gasteiner Abreden eine solche, die uns sofort eine Menge einflußreicher Stützpunkte im Herzogthum darbietet.

Ich täusche mich nicht darüber, daß es möglich, ja wahrscheinlich ist, daß das Haus der Abgeordneten die Vorlage verwerfen und den Kredit verweigern werde, sei es offen aus prinzipieller Opposition, sei es unter leicht durchschaubaren Vorwänden, daß die Sache noch nicht reif, die Stellung Preußens noch nicht gesichert genug u. dgl. Aber diese Möglichkeit kann nur ein Grund mehr sein, das Haus der Abgeordneten vor die Alternative zu stellen, entweder durch Verweigerung ein wichtiges Unternehmen von anerkanntem Nutzen und großer Popularität zu verhindern, soweit es an ihm liegt, oder durch die Annahme der Vorlage die Politik der Regierung zu stärken und ihr in Bezug auf die Herzogthümer ein kräftiges Handeln zu erleichtern.

Ehe ich die Frage wegen Berührung des Gegenstandes in der Eröffnungsrede in das Staatsministerium bringe, wünsche ich mit Ew. Excellenz mich darüber zu verständigen und Ew. Excellenz Auffassung vom finanziellen Standpunkt aus zu kennen; ich beehre mich Ew. Excellenz zu ersuchen, mir zu einer baldigen vertraulichen Besprechung darüber Gelegenheit geben zu wollen." [1])

[1]) In der Thronrede, mit welcher der Landtag der Monarchie am 15. Januar 1866 eröffnet worden, findet sich die Allerhöchste Absicht ausgesprochen, „durch eine besondere Vorlage die Mitwirkung der Landesvertretung für die Staatsregierung in Anspruch zu nehmen, um die Ausführung des Kanals vorzubereiten, welcher die Ostsee mit der Nordsee verbinden soll." Am 18. Januar 1866 bereiteten Graf Bismarck und Graf Itzenplitz die Berathung des Staatsministeriums durch ein gemeinschaftliches Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh vor. Unterm 22. Januar 1866 beantwortet der Letztere das erwähnte Schreiben in dem Sinne, daß bei der Linie von St. Margarethen an der Elbe nach der Eckernförder Bucht und bei dem Projekte, wie es von dem Geheimen Ober-Baurath Lentze bearbeitet, im Wesentlichen stehen zu bleiben,

43.

10. Januar 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Konzessionsertheilung für die Berlin-Lehrter Eisenbahn. Antrag auf Beschleunigung der Entscheidung der Regierung. Vorzug der Begründung neuer, selbständiger Eisenbahnen vor den fortgesetzten Erweiterungen der bestehenden Unternehmungen. Aus der Konkurrenz erwachsende wirthschaftliche Vortheile.**

„Das seit mehreren Jahren hierselbst bestehende „Komitee der Berlin-Lehrter Eisenbahn" hat mir einen Abdruck der von ihm unter dem 30. v. Mts. an Ew. Excellenz gerichteten Eingabe vorgelegt, worin dasselbe um Beschleunigung der Entscheidung wegen der nachgesuchten Konzessionsertheilung gebeten hat.

Ew. Excellenz wollen mir gestatten, aus diesem Anlasse zu bemerken, wie ich es zunächst im Allgemeinen für höchst wünschenswerth erachte, den auf die Förderung der Verkehrsinteressen gerichteten Unternehmungen, soweit Zulassung und Ausführung derselben von der Genehmigung der Königlichen Regierung abhängen, durch jede thunliche Beschleunigung der bezüglichen Erwägungen und Entschließungen so viel als möglich Vorschub zu leisten. Unternehmer, welche längere Zeit hindurch, ohne Gewißheit darüber erlangen zu können, in welchem Sinne die Entscheidung der Regierung ausfallen wird, die zur Ausführung erforderlichen Mittel bereit zu halten haben, erleiden dadurch eine wirkliche Schädigung ihrer Interessen, und schon die Besorgniß hiervor muß auf die wünschenswerthe Entwickelung des, ernstlich gemeinte Ziele mit soliden Mitteln verfolgenden Unternehmungsgeistes entmuthigend einwirken.

Indem ich überzeugt bin, mich in Betreff dieser Gesichtspunkte mit Ew. Excellenz in vollem Einverständniß zu befinden, erlaube ich mir ferner zu bemerken, daß nach meiner Ansicht die Begründung neuer selbständiger,

---

daß die Kosten der Ausführung des Kanals annähernd auf 29 Millionen Thaler ermittelt seien, und daß in der Voraussetzung, das erforderliche Baukapital werde zum größten Theile durch eine Aktiengesellschaft beschafft werden, ein Opfer der Staatskasse im Betrage von 12 Millionen Thalern nicht zu hoch zu erachten sei. Graf Bismarck regte zunächst kommissarische Verhandlungen der bei der Landtagsvorlage betheiligten Ressorts an (Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz vom 25. Januar 1866). — Vgl. Urkunde 45.

von den bereits bestehenden unabhängiger Unternehmungen den fortgesetzten Erweiterungen der bestehenden Unternehmungen im Allgemeinen, und namentlich in solchen Fällen vorzuziehen sein möchte, wo die betreffenden Erweiterungen von den bestehenden Gesellschaften ersichtlich aus dem Grunde angestrebt werden, um sich der dem Publikum nützlichen Wirkung der Konkurrenz so viel als möglich zu entziehen. Gegenüber dem unzweifelhaften Gewinn, welcher den allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen grade aus den Konkurrenzbestrebungen verschiedener Unternehmungen erwächst, scheinen mir die mögliche Schmälerung eines aus einem bestehenden Unternehmen bereits mehr oder weniger lange Zeit hindurch gezogenen Gewinnes, und die dadurch etwa bedingte Abminderung der betreffenden Werthe keine für die Leitung des gesammten Staatswesens bestimmende Motive zu einer Bevorzugung darzubieten.

Ob und welche besondern Verhältnisse in Betreff der Konzessionsbewerbung, um welche es sich im vorliegenden Falle handelt, dafür sprechen mögen, die neue Gesellschaft, welche das Berlin-Lehrter Komitee zu bilden beabsichtigt, entweder zu Gunsten eines anderen Mitbewerbers überhaupt auszuschließen, oder dieselbe etwa nur auf Grund eines zwischen ihr und einer der bestehenden Gesellschaften zu treffenden Vereinbarung zuzulassen, habe ich zunächst der ressortmäßigen Beurtheilung Ew. Excellenz anheimzugeben. Indessen erlaube ich mir für den Fall, daß nach den obwaltenden Verhältnissen die fragliche Mitbetheiligung an dem neuen Unternehmen beziehungsweise die alleinige Ausführung des letzteren entweder der Berlin-Potsdam-Magdeburger oder der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zuzuwenden sein würde, meine Ansicht dahin auszusprechen, daß ich schon in dem Interesse, welches für den Staat in seiner Betheiligung an dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen beruht, ein berechtigtes Motiv zu einer Bevorzugung des letztgedachten Unternehmens erkennen würde. Außerdem würde bei Verschmelzung des neuen Unternehmens mit Berlin-Potsdam-Magdeburg die Wohlthat, welche in der Konkurrenz verschiedener von Berlin ausgehender Linien für das Publikum liegt, ausgeschlossen sein und dem Monopole einer beide Linien beherrschenden Verwaltung Platz machen." [1])

[1]) Die Berlin-Lehrter Eisenbahn blieb noch Jahre lang im Stadium der Erwägungen wegen der Schwierigkeiten, welche die Bahn innerhalb des hannoverschen Gebiets fand.

44.

20. Januar 1866. **Schreiben an die Minister der Finanzen, für Handel und des Innern, betr. die Herstellung von Eisenbahnen in der Provinz Posen. Dringlichkeit der Maßregel im allgemeinen Staatsinteresse.**

„Deutsche Grundbesitzer aus der Provinz Posen haben sich an mich in der Absicht gewandt, wenn möglich eine Initiative der Staatsregierung für den Bau von Eisenbahnen in jenem Landestheil herbeizuführen. Es ist diese Angelegenheit schon aus Anlaß des jüngst versammelt gewesenen Provinzial-Landtags in Anregung, jedoch nicht mehr zur Verhandlung gekommen. Nach den mir gemachten Mittheilungen dürfte, falls der Staat ein Drittel der Baukosten übernähme, die Provinz bereit sein, für die Deckung der übrigen zwei Drittel aufzukommen.

Ohne daß ich meinerseits mich für berufen erachten kann, auf die Modalitäten eines solchen Unternehmens näher einzugehen, glaube ich doch, daß dasselbe von zu großer politischer Bedeutung ist, um nicht einer Prüfung gewürdigt zu werden. Ich bin der Meinung, daß Kommunikationsmittel, welche jener Provinz gegeben werden, um sie den deutschen Provinzen näher anzuschließen, die schnellsten und sichersten Wege sind, auf welchen deutsche Kultur und mit dieser deutsche Gesinnung dort sich einbürgern. Insbesondere scheint es mir erforderlich, den östlichen Theil der Provinz in das Eisenbahnnetz hineinzuziehen.

Sollten Ew. Excellenzen meine Ansicht von der Dringlichkeit solcher Anlagen im allgemeinen Staatsinteresse theilen, so würde ich vorschlagen, die Erwägung derselben im Staatsministerium herbeizuführen, um eventuell dem Landtage der Provinz eine Vorlage zu machen, durch welche ermittelt würde, ob und bis zu welcher Bedeutung das Großherzogthum sich selbst zu diesem Zwecke zu belasten bereit ist, und wie hoch sich eventuell die Beihülfe des Staates zur Herstellung der Bahnen zu belaufen haben würde. Zunächst würden Ew. Excellenz, der Herr Handelsminister, vielleicht die Güte haben, mir mitzutheilen, welche von den bisher im Großherzogthum projektirt gewesenen Bahnen schon die Aussicht bieten, ohne außerordentliche Anregung und Beförderung ins Leben zu treten.“ [1])

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz entspricht diesem Ersuchen, und

45.

3. Februar 1866. **Schreiben an den Staatsminister a. D. Freiherrn von der Heydt, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Ausführung der betr. Bestimmungen der Gasteiner Konvention.**

„Ew. Excellenz Schreiben vom 30. v. Mts. habe ich zu erhalten die Ehre gehabt und daraus mit Befriedigung entnommen, daß Sie das unter Ihrem Vorsitze gebildete Komitee für den Nord-Ostsee-Kanal[1]) auf den 12. d. Mts. hierher zusammenberufen haben, um darüber zu berathen, ob auf den von dem Herrn Minister für Handel pp. angegebenen Grundlagen das Unternehmen zu Stande zu bringen sei.

Indem ich Ihrer weiteren Mittheilung über das Ergebniß der Komiteeberathung mit Interesse entgegensehe, nehme ich keinen Anstand, die von Ew. Excellenz gewünschte Erklärung dahin abzugeben, daß die Königliche Regierung die Bestimmungen der Gasteiner Konvention vom 14. August v. J. in Betreff des Nord-Ostsee-Kanals unter allen Umständen aufrecht erhalten und auf der Basis derselben den für das Unternehmen resp. die zu bildende Aktiengesellschaft erforderlichen Schutz ausüben wird. Nach Artikel 7 der gedachten Konvention ist Preußen berechtigt, den Kanal durch das holsteinische Gebiet zu führen, die Richtung und die Dimensionen desselben zu bestimmen, die nöthigen Expropriationen vorzunehmen, den Bau zu leiten, die Aufsicht über den Kanal und dessen Instandhaltung zu führen, das Zustimmungsrecht zu allen denselben betreffenden reglementarischen Bestimmungen zu üben; endlich auch die für die Benutzung des Kanals zu entrichtende Schiffahrtsabgabe zu normiren. In diesen vertragsmäßigen Bestimmungen dürften auch für die Zukunft und welches immer die staatsrechtliche Stellung de Herzogthümer sein möge, diejenigen Garantien zur Genüge enthalten sein, deren die Gesellschaft zur Sicherung ihrer Interessen bedarf.

Ew. Excellenz beehre ich mich anheimzustellen, von meiner gegenwärtigen Mittheilung den Ihnen geeignet scheinenden Gebrauch zu machen.“[2])

---

würdigt voll die Bedeutung der von dem Ministerpräsidenten vorgebrachten Erwägung. Die Provinz Posen wird in der That in den nächsten Jahren durch den Bau einer Reihe von Eisenbahnen dem Verkehr mehr und mehr erschlossen.

[1]) Vgl. oben S. 70.

[2]) Unterm 19. Februar 1866 theilte Graf Bismarck einem gewissen C. Hansen aus New-York auf eine denselben Gegenstand betreffende Eingabe mit, die preußische Regierung habe sich für die Linie von Eckernförde nach St.

46.

8. Februar 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Förderung der Berliner Associations-Buchdruckerei durch positive Mittel.**

„Die hiesige Associations-Buchdruckerei hat sich wiederholt an mich gewandt und meine Vermittlung für Gewährung von Druckarbeit seitens der Staatsregierung in Anspruch genommen.

Wenn ich auch bereit sein würde, dem in Rede stehenden Ansuchen zu entsprechen, so sind doch innerhalb meines Ressorts hierzu geeignete Druckerarbeiten nicht vorhanden.

Der Vertreter der betreffenden Association, Buchdrucker Ostertag, hat bei dieser Gelegenheit mit aufrichtigem Dank des lebhaften Interesses erwähnt, welches Ew. Excellenz dem Unternehmen zuzuwenden die Gewogenheit gehabt haben. Er hat dabei zugleich bemerkt, daß den wohlwollenden Intentionen Ew. Excellenz seitens der bisher dort beschäftigten Druckereien ein — förmlich natürlicher — Widerstand entgegengesetzt würde. In der Besorgniß Ew. Excellenz von Neuem zu behelligen, will er bisher eine wiederholte desfallsige Bitte an Hochdieselben unterlassen haben. Indessen hat er mich ersucht, gelegentlich die Förderung der in Rede stehenden Angelegenheit bei Ew. Excellenz zu befürworten.

Da es sich hier um die Unterstützung einer bestehenden Association handelt, so möchte ich mir mit Bezug auf die am 11. Februar v. J. im Abgeordnetenhause von Ew. Excellenz abgegebene Erklärung[1]) erlauben, die Frage zur Erwägung zu stellen, ob die in Rede stehende Association nicht durch positive Mittel unterstützt werden könnte. Bei der einflußreichen Stellung, welche die hiesigen Buchdrucker unter den übrigen Arbeitern einnehmen, würde ich glauben, daß es dem Interesse der Staatsregierung entsprechend sein möchte, denselben, so weit es ausführbar erscheint, entgegenzukommen.“[2])

Margarethen an der Elbe entschieden. Diese Entschließung sei eine endgültige. Vgl. Urkunde 48.

[1]) Vgl. S. 60 Note 1.

[2]) Ueber das weitere Schicksal des Gesuchs der Associations-Druckerei geben die Akten keinen Aufschluß.

47.

12. Februar 1866. **Schreiben an Louis Moser aus Southhampton, betr. das Projekt von transatlantischen Kompagnien.**

„Eurer Wohlgeboren erneuere ich gern in Erwiderung Ihres Schreibens vom 10. d. M. die von mir bereits mündlich ausgesprochene Versicherung, daß ich mich freuen werde, wenn es Ihren Bemühungen gelingt, die Einrichtung einer Dampfer-Kompagnie in Preußen zu regelmäßigen transatlantischen Fahrten mit organisirtem Postdienste unter preußischer Flagge zu Stande zu bringen. Ich bin gern bereit, der Erreichung dieses Zweckes jede gesetzlich zu meiner Verfügung stehende Erleichterung zuzuwenden."

48.

21. Februar 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. den Nord-Ostsee-Kanal. Antrag auf energische Verfolgung des Projekts. Aufforderung der dabei interessirten norddeutschen Staaten zur Theilnahme an der Sache.**

„Der Staatsminister a. D. Freiherr von der Heydt hat mir Abschrift des Schreibens mitgetheilt, welches er über die Beschlüsse des Komitees für den Nord-Ostsee-Kanal[1]) unter dem 13. d. M. an Ew. Excellenz gerichtet hat.[2])

Indem ich hiernach annehme, daß Ew. Excellenz die Angelegenheit nunmehr anderweit im Staatsministerium zur Sprache bringen werden, erlaube ich mir schon jetzt zu bemerken, daß ich — ohne die obwaltenden Schwierigkeiten verkennen zu wollen — dennoch an der ernsten und energischen Verfolgung der Sache festhalten zu müssen glaube. Ich bin der Ansicht, daß wir, zumal im gegenwärtigen Augenblick, auch nicht den Anschein dürfen aufkommen lassen, als wollten wir die Ausübung des im

---

[1]) Vgl. oben S. 75.

[2]) Hiernach erklärte das Komitee die Beschaffung der fehlenden Summe von über 17 Millionen Thalern im Wege der Privat-Aktien-Zeichnung bei der Lage des Geldmarkts für eine Unmöglichkeit. Gleichzeitig machte das Komitee Gegenvorschläge, unter andern den, anstatt der Staatseinlage vielmehr die Privatbetheiligung auf eine bestimmte Summe zu fixiren; außerdem war, als conditio sine qua non, das Verlangen nach Uebernahme einer Staatsgarantie für das aufzubringende Privatkapital gestellt.

Vertrage von Gastein gewonnenen Rechtes aufgeben. Die Regierung Seiner Majestät darf sich durch Schwierigkeiten, welche überdies zum Theil vorauszusehen waren, nicht zurückhalten lassen. Ich beabsichtige auch die bei der Sache lebhaft interessirten norddeutschen Staaten, namentlich Mecklenburg und Hamburg, zur Theilnahme aufzufordern und behalte mir meine nähere Aeußerung über die Behandlung der Angelegenheit für die Berathung im Staatsministerium selbst vor." [1])

49.

26. Februar 1866. **Schreiben an den Wirklichen Geheimen Rath von Le Coq, betr. die Verbesserung des preußischen Steuerwesens. Anwendung von Steuerermäßigungen an die unbemittelten Klassen. Stärkere steuerliche Heranziehung des Großhandels und des Fabrikbetriebes.**

„Ew. Excellenz unterlasse ich nicht in Verfolg meiner Zuschrift vom 31. Dezember v. J.[2]) die in dem abschriftlich beiliegenden Schreiben vom 28. v. M. enthaltene Aeußerung des Herrn Finanzministers über die von

---

[1]) In einem Schreiben an denselben Minister (Graf Itzenplitz) vom 17. März 1866 erklärte Graf Bismarck, daß auch er das Gewicht der Bedenken nicht verkenne, welche im gegenwärtigen Augenblicke gegen die Ausführbarkeit der auf Bereitstellung der Geldmittel gerichteten Maßnahmen erhoben worden seien. „Gleichwohl bin ich nach wie vor der Ansicht, daß wir das Unternehmen nicht dürfen ruhen lassen, vielmehr an der ernsten und energischen Verfolgung desselben festhalten müssen. Indem ich Ew. Excellenz Einverständniß hierin begegne, glaube ich auf Ihre Zustimmung auch damit rechnen zu dürfen, daß nur die Abklärung der jetzigen politischen Situation zu erwarten sein wird, um der Ausführung unmittelbar wieder näher zu treten. Inzwischen, und um die Zeit nicht ungenützt zu lassen, beabsichtige ich mich nunmehr an die bei dem Kanalunternehmen interessirten deutschen Regierungen, und zwar zunächst an die Hansestädte und Mecklenburg, Hannover und Oldenburg zu wenden; auch behalte ich mir vor, demnächst in geeigneter Weise Schritte bei der niederländischen Regierung zu thun. Dazu bedarf ich aber einer für den Zweck geeigneten und zur Mittheilung an die gedachten Staaten bestimmten Denkschrift, in welcher das Ergebniß der bisherigen technischen Ermittelungen, die überschlägige Angabe der Kosten, die Aussicht auf Verzinsung und überhaupt die zur Beurtheilung der Sache nothwendigen Momente in übersichtlicher Weise, wenn auch zunächst mit dem Vorbehalt näherer Feststellung, dargelegt werden. Ew. Excellenz erlaube ich mir deshalb zu ersuchen, eine solche Denkschrift, unter besonderer Beachtung des Zweckes und der angedeuteten Gesichtspunkte entwerfen lassen zu wollen; ich würde es mit Dank erkennen, wenn Ew. Excellenz mir die Denkschrift bald könnten zugehen lassen." Das Schreiben bleibt unbeantwortet.

[2]) Vgl. Urkunde 41.

Hochdenselben verfaßte Denkschrift[1]) mitzutheilen. Ew. Excellenz wollen daraus entnehmen, daß der Herr Finanzminister Ihrer wohlwollenden Absicht, den unbemittelten Klassen eine Steuerermäßigung zuzuwenden, volle Anerkennung und Zustimmung gewährt. Auch ich schließe mich diesen von Ihnen aufgestellten Zielpunkten aus voller Ueberzeugung an und werde gern bereit sein, zu deren Erreichung auf jedem mit den Gesammtinteressen des Staats übereinstimmenden Wege mitzuwirken. Ich trete auch darin Ew. Excellenz bei, daß auf eine stärkere Heranziehung des Großhandels und der Fabrikbesitzer Bedacht zu nehmen ist, um die durch etwaige Steuererleichterungen der Unbemittelten entstehenden Ausfälle zu decken. Wenn indessen der Herr Finanzminister den von Ew. Excellenz in dieser Richtung vorgeschlagenen Besteuerungsarten von technischer Seite her Bedenken entgegenstellt, so befinde ich mich nicht in der Lage, dieselben entkräften zu können.

Indem ich daher Ew. Excellenz die etwaige Erörterung der ange-

[1]) Die Denkschrift ging davon aus, daß die Vortheile des Zollvereins und die Ermäßigungen des Zolltarifs nur einer Minderheit der Staats-Unterthanen, vorzugsweise den großen Handel- und Gewerbtreibenden, überhaupt dem Reichen mehr als dem Armen zu Gute kommen, während die direkten Steuern mehr auf dem Armen als auf dem Reichen lasten. Es sollten daher die am meisten drückenden Steuern zu Gunsten der weniger Wohlhabenden vermindert, dagegen dem Handel und der Industrie, welche vom Zollverein und von den Zollermäßigungen den wesentlichsten Vortheil haben, mit Schonung der minder wohlhabenden Gewerbtreibenden und ohne Verminderung der Staatseinnahme im Ganzen, größere Lasten auferlegt werden. Indem die Umwandlung der Grundsätze, nach denen die Erhebung der Gewerbesteuer gegenwärtig erfolgte, als angemessen bezeichnet, jedoch das Nähere in dieser Beziehung noch vorbehalten wurde, waren Andeutungen über gewisse Geschäftszweige gegeben, deren Erhöhung in der Gewerbesteuer der Billigkeit auch mit Rücksicht darauf entspreche, daß deren Vertriebsartikel eine Verminderung der Einfuhrzölle erfahren hatten. Als solche in der Gewerbesteuer zu erhöhende Geschäftszweige wurden bezeichnet: der Handel mit Wein, Kaffee, Taback und Luxusgegenständen (Krinolinen, Konfektions-Putzsachen, Delikatessen, Parfümerien u. dgl.). Außerdem wurde bemerkt, daß die Makler höher zu besteuern sein würden, als diejenigen, deren Gewerbe eigenes Vermögen erfordert, daß die Lieferungs- und Differenzgeschäfte an der Fondsbörse, unter Kombinirung der Gesetze über die Gültigkeit solcher Geschäfte mit der Stempelpflichtigkeit, mit einem höheren Stempel als jetzt zu belegen, daß der Handel mit Grundstücken — die sog. Güterschlächterei — höher als gegenwärtig durch den Stempel zu besteuern und die sog. Reklamen zum Schutz für anständige und solide Geschäftsleute nach dem bedruckten Raum in den Tagesblättern und auf den Plakaten stark zu belasten sein dürften. Diesen Steuererhöhungen gegenüber sollten die direkten Steuern zu Gunsten der minder Wohlhabenden, namentlich auch der ländlichen Bevölkerung herabzusetzen sein, und es war vorzugsweise die Erleichterung der letzteren zunächst bei der Gebäudesteuer ins Auge gefaßt.

regten Differenzpunkte anheimstelle, bin ich gerne bereit, die weitere desfallsige Vermittlung zu übernehmen."

50.

27. Februar 1866. **Schreiben an den Finanzminister von Bodelschwingh, betr. die Gewährung eines Darlehns aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds an die sogen. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter, Shawlweber.** (Auszug.)

„Die sogenannte Petrische Association der hiesigen Stuhlarbeiter[1]) hat sich wiederholentlich an mich gewandt und meine Vermittlung für Gewährung eines Darlehns zur besseren Betreibung ihres Geschäfts in Anspruch genommen; ich habe in Folge dessen nicht umhin können, eine nähere konfidentielle Ermittelung der Verhältnisse der erwähnten Association herbeizuführen.

In dieser Hinsicht beehre ich mich Ew. Excellenz zur Kenntnißnahme mitzutheilen,

1. die Eingabe vom 2. November 1865,[2])
2. den Bericht des Polizeipräsidenten vom 26. Januar c.,
3. die gutachtliche Aeußerung des vernommenen Sachverständigen, des Fabrikanten Friedheim,

und dabei Folgendes zu bemerken.

Da es sich hier um die Unterstützung einer bereits bestehenden Association von Arbeitern handelt, so möchte ich mir erlauben, auf die Erklärung der Regierung Bezug zu nehmen, welche von dem Herrn Handelsminister

[1]) Die Association war im Jahre 1865 auf Grund eines notariellen Vertrags zusammengetreten; an ihrer Spitze stand der Fabrikant Petri, ein unbescholtener, strebsamer und intelligenter Mann, die übrigen Mitglieder waren stille Gesellschafter; die Gesammtzahl derselben belief sich auf über sechzig. Der Association wäre mit einem Darlehn von 10—15 000 Thlrn. geholfen gewesen.

[2]) Graf Bismarck hatte die Eingabe mittelst Schreibens vom 26. Dezember 1865 dem Polizeipräsidenten von Bernuth mit dem Ersuchen gesandt, sich über die Verhältnisse derselben unter Zuziehung eines sachkundigen und persönlich zuverlässigen Industriellen äußern zu wollen. „Ich bemerke hierbei noch, daß die in Rede stehende Enquete nur vorbereitender Natur sein soll und den Zweck hat, eine Entschließung meinerseits darüber herbeizuführen: ob die qu. Angelegenheit demnächst in den geschäftsmäßigen Weg überzuleiten sei. Es liegt event. in meiner Absicht, diese Angelegenheit bei den Herren Ressortministern des Innern und für Handel zur Sprache zu bringen und bei denselben die Gewährung eines Darlehns zu beantragen, wenn dasselbe auch die beantragte Höhe kaum erreichen möchte."

in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Februar 1865[1]) abgegeben ist. In derselben ist ausdrücklich hervorgehoben, daß die Staatsregierung die Unterstützung bestehender Associationen durch positive Mittel in Erwägung ziehen wolle.

Wenn nun die in Rede stehende Stuhlarbeiter-Association nach dem Urtheil des Polizeipräsidenten und des vernommenen Sachverständigen einen durchaus soliden geschäftlichen Charakter trägt, so erlaube ich mir Ew. Excellenz Prüfung die Frage anheimzustellen, ob nicht derselben zur nachhaltigen Betreibung ihres Geschäfts ein Darlehn aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds zu gewähren sein möchte. Es scheint mir, daß für dessen Rückzahlung in den Beständen und der Solidität des Geschäftsleiters ein gewisser Grad von Bürgschaft liegt, wenn ich auch nicht verkenne, daß eine unbedingte Sicherheit nicht vorhanden ist.

Wenn diese aber bei Unterstützungen der in Rede stehenden Art schon der Natur der Sache nach immer nicht zweifellos sein dürfte, so würde ich glauben, daß bei den vorliegenden speziellen Verhältnissen die Gewährung eines Darlehns im Interesse der Regierung läge.

Der Geschäftsführer der qu. Association, Petri, hat sich nämlich früher öffentlich zu den Schulze-Delitzschschen Grundsätzen bekannt und erst die gemachten Erfahrungen, sowie die ihm von jener Seite nicht genügend gewährte Unterstützung haben die Association zu dem Entschluß gebracht, sich an die Königliche Regierung zu wenden.

Da auf diese Weise sich hier in Berlin unter den Augen von Schulze-Delitzsch selbst eine nach seinen Grundsätzen gebildete Association von ihm abgewandt und sich der Regierung genähert hat, so scheint mir diese Thatsache auch in politischer Beziehung nicht ohne Bedeutung zu sein und ich würde gerade aus diesem Grunde glauben, daß die von der qu. Association ausgestreckte Hand von der Regierung nicht ganz zurückzuweisen sein möchte.

Würde das Darlehn auch nicht in der nachgesuchten Höhe von 10 bis 15 000 Thlrn. zu gewähren sein, so stelle ich doch Ew. Excellenz Erwägung anheim, ob nicht ein Betrag von 5000 Thlrn. von Sr. Majestät dem König aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds zu erbitten sein dürfte."[2])

---

[1]) Vgl. S. 63 Note 1.

[2]) Der Minister von Bodelschwingh glaubt Anstand nehmen zu müssen, sich für die Gewährung eines Darlehns aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds

51.

2. März 1866. **Schreiben an den General-Direktor der Landfeuersozietät von Hülsen in Merseburg, betreffend die Unterstützung der Schneider-Association in Halle a. S.**[1])

„Ew. Hochwohlgeboren unterlasse ich nicht, in Verfolg des Schreibens vom 15. v. Mts. die Antwort abschriftlich mitzutheilen, welche ich dem Vertreter der Schneider-Association ertheilt habe.[2])

Ich sage Ihnen zugleich für die in dieser Angelegenheit übernommene Mühwaltung, sowie für die eingehende und gründliche Erörterung der Verhältnisse meinen verbindlichen Dank.

Es hat sich in Folge derselben von Neuem herausgestellt, daß eine auf den Prinzipien von Schulze-Delitzsch gegründete Association nicht lebensfähig ist und dies nur durch Zutritt der Regierung und eine leitende Aufsicht möglicherweise werden kann."

52.

21. März 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend das Projekt einer Berliner Vorschußbank für Handwerker und kleine Gewerbetreibende.**

„Es ist mir der Entwurf des Statuts einer Aktiengesellschaft überreicht worden, welche unter der Firma „Berliner Vorschußbank" bezweckt, den Gewerbe- und Handwerkerstand, zunächst der hiesigen Stadt, durch Gewährung von Darlehnen zu mäßigen Zinsen, namentlich wenn es sich

---

an die Petrische Genossenschaft auszusprechen. Eine Unterstützung von Arbeiter-Associationen aus Staatsmitteln sei bei den Kammerverhandlungen nicht in Aussicht genommen worden und erscheine ihm sehr bedenklich schon wegen der Beschränktheit der hierfür zu Gebote stehenden Mittel und im Hinblick auf demnächstige ausgedehnte Berufungen auf den Vorgang. Das Darlehn unterbleibt.

[1]) Vgl. Urkunde 40.

[2]) Dieselbe lautet: „Berlin, den 2. März 1866. Ew. Wohlgeboren erwidere ich auf die Zuschrift vom 20. November v. J., daß ich den darin enthaltenen Antrag wegen Gewährung eines Darlehns an die dortige Schneider-Association einer eingehenden Prüfung habe unterziehen lassen. Es hat sich dabei indessen zu meinem lebhaften Bedauern herausgestellt, daß die zu einer nachhaltigen Hülfe erforderlichen Mittel den Betrag weit übersteigen, für dessen Gewahrung ich bei sonst geeigneten Verhältnissen weitere Schritte thun könnte. Ich bin daher bei aller Bereitwilligkeit leider außer Stande, der dortigen Association die erforderliche Hülfe gewähren zu können."

um kleinere Darlehne handelt, zu unterstützen und gleichzeitig die Betheiligten zu einer bleibenden Genossenschaft zu vereinigen.

Die mir ausgesprochene Bitte, diesem Unternehmen meine Unterstützung zuzuwenden, bin ich zu erfüllen gern bereit, da ich es als einen sehr segensreichen Erfolg betrachten würde, wenn der angestrebte Zweck sich erreichen ließe. Ew. Excellenz Ressort ist bei der Sache zunächst betheiligt, und ich erlaube mir daher die Anfrage, ob Ew. Excellenz geneigt sein würden, die erforderliche landesherrliche Bestätigung nach Maßgabe des beifolgenden Statuts einzuholen, oder welchen Abänderungen dasselbe zu diesem Behuf etwa zu unterwerfen sein würde. Da das Aktienkapital bis jetzt noch nicht gezeichnet ist, so ist diese meine Anfrage nur eine vorläufige, durch deren Beantwortung ich in den Stand gesetzt sein möchte, die Richtung, in welcher der Plan weiter zu verfolgen wäre, besser zu übersehen. Es handelt sich deshalb augenblicklich nur um die Prinzipien, nicht gerade um eine solche Prüfung jeden Details des Entwurfs, wie sie nöthig wäre, wenn schon die landesherrliche Genehmigung eingeholt werden sollte." [1])

---

[1]) Graf Itzenplitz erwidert dem Grafen Bismarck, das beabsichtigte Unternehmen sei demjenigen ähnlich, welches früherhin unter der Firma „Preußische Volksbank" von dem Grafen Eberhard zu Stolberg-Wernigerode in Anregung gebracht wurde, und über welches das Königliche Staatsministerium sich in dem Immediatberichte vom 31. Januar 1864 geäußert habe. Obgleich die Zwecke des gegenwärtigen Projekts beschränkter und das in Aussicht genommene Grundkapital weit geringeren Betrages sei, als in jenem Falle, so würde er doch kein Bedenken tragen, die Gemeinnützigkeit auch dieses Unternehmens anzuerkennen und dasselbe zur Förderung durch Ertheilung des Aktien-Privilegiums an sich für geeignet zu erachten. Nur sei noch der Nachweis der Zeichnung des Grundkapitals zu erbringen, und der Statutenentwurf noch einer durchgreifenden Revision zu unterziehen. (Schreiben vom 1. Mai 1866.) — Unterm 8. Mai 1866 theilte Graf Bismarck dem Professor Dr. Glaser in Berlin, welcher das Bankprojekt angeregt hatte, Abschrift der Antwort des Handelsministers mit und bemerkte im Anschluß daran: „Indem ich Ihnen die Erledigung der betreffenden Desiderate anheimgebe, will ich nicht unterlassen, Sie gleichzeitig darauf aufmerksam zu machen, ob es nicht namentlich unter den jetzigen Zeitverhältnissen und um eine Zersplitterung der Kräfte zu vermeiden, zweckmäßiger sein dürfte, Sich an eins der bestehenden Institute ähnlicher Art anzuschließen. Soviel ich weiß, verfolgt die Schustersche Gewerbebank hierselbst ganz dieselben Zwecke." — —

Daß im April 1866 der Ministerpräsident auf die nationalökonomischen Arbeiten des Dr. E. Dühring aufmerksam geworden war, ist bereits in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth", Bd. I S. 31, angedeutet. Nach Einsicht der Schrift Dührings: „Sache, Leben und Feinde, Karlsruhe u. Leipzig 1882" trage ich dem dort Gesagten noch Folgendes nach: Am 4. April 1866 ersuchte der Geheime Regierungsrath Hermann Wagener den Dr. Dühring im Auftrage des Grafen Bismarck, für den innern Gebrauch des Staatsministeriums eine Denkschrift darüber abzufassen, wie auf Grund des von letzterem in seinen

53.

19. April 1866. **Schreiben an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, z. H. des Geheimen Kommerzienraths Ed. Conrad, betr. die Bewahrung des Wohlstandes Preußens vor den Wechselfällen eines Krieges.**[1])

„Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, die Immediateingabe der Herren Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft d. d. Berlin, den 10. April 1866[2]) ohne Allerhöchste Entscheidung an mich abgeben zu

---

Schriften Dargelegten für die Arbeiter etwas geschehen könne. Graf Bismarck sei zu diesem Auftrage hauptsächlich dadurch veranlaßt worden, daß er auf Dührings letzte Schrift: „Die Grundlegung der Volkswirthschaftslehre" aufmerksam geworden sei. Es liege in der Absicht der Staatsregierung, mit Maßregeln im Interesse der Arbeiter vorzugehen, erforderlichen Falls sollten auch Produktiv-Associationen von Staatswegen in Gang gebracht werden. Jedoch sei eben das zweckmäßigste Mittel noch erst herauszufinden, und gerade in dieser Richtung sollte Dührings Denkschrift sich nach den ihm eigenthümlichen Grundsätzen aussprechen. Ueber das Schicksal der demnächst von Dühring ausgearbeiteten Denkschrift vgl. dessen Werk: „Sache, Leben und Feinde. Karlsruhe und Leipzig 1882." S. 137 ff.

[1]) Wiewohl dieses Schreiben, sowie die dasselbe veranlassende Eingabe bereits publicirt worden sind (u. A. in der Vossischen Zeitung), so hat man die Piece doch in die Sammlung aufnehmen zu sollen geglaubt, da dieselbe in den Rahmen dieses Werkes gehört und nur in Folge eines Versehens nicht bereits in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" zum Abdruck gelangt ist.

[2]) Die bez. Adresse lautete: „Das Aeltesten-Kollegium, durch sein Amt berufen, die Interessen des Fabrik- und Handelsstandes der Stadt Berlin zu vertreten, fühlt sich in Veranlassung vielseitig laut gewordener Kundgebung gedrungen, im Angesicht der drohenden Kriegsgefahren dem Throne mit der allerunterthänigsten Bitte zu nahen, womöglich die durch einen langwierigen Krieg unvermeidlichen und unberechenbaren Nachtheile von unserm Vaterlande abzuwenden. Preußen verdankt die Blüthe und den Wohlstand, zu dem es unter dem Scepter der Hohenzollern gelangt ist, nicht sowohl den Schätzen seines Bodens oder seiner bevorzugten Lage, sondern mehr dem Fleiße und der Arbeitsamkeit seiner Bewohner. Dem mühsam Erworbenen droht Vernichtung, denn schon die Furcht vor einem herannahenden Kriege, welche seit einigen Wochen im steigenden Maße die Gemüther bewegt, wirkt lähmend auf die gewerblichen Unternehmungen und hat in den regelmäßigen Bewegungen des Verkehrs Stockungen herbeigeführt, welche den wirthschaftlichen Verhältnissen aller Volkskreise tiefe Wunden schlagen. Der wirkliche Ausbruch eines Krieges in Deutschland würde die Früchte der Friedensarbeit vieler Jahrzehnte vernichten, würde die durch die großen Anstrengungen geschaffenen Kapitalien und ausgebildeten Arbeitskräfte verzehren, die mühsam angeknüpften Verbindungen des Handels und der Industrie zerreißen, den Wohlstand auf Jahre hinaus zerstören und mit dieser materiellen Grundlage auch die wirkliche Macht des Staates gefährden. Gewiß giebt es Fälle, wo die Ehre und die höchsten Interessen des preußischen Staates und des unlöslich durch die mannigfachen Beziehungen mit ihm verbundenen deutschen Vaterlandes die größten Opfer zur Pflicht machen. Wäre

lassen. Die Herren Unterzeichner derselben wollen sich vergewissert halten, daß die Regierung Seiner Majestät des Königs mit pflichttreuer Sorgfalt bestrebt ist, dem Lande die Segnungen des Friedens zu bewahren.

Die Entscheidung über Krieg und Frieden steht nach Art. 48 der Verfassungsurkunde dem Könige allein zu. Die Weisheit Seiner Majestät, an welche die Herren Aeltesten sich vertrauensvoll gewandt, und das landesväterliche Herz der preußischen Monarchen gewähren daher die sicherste Bürgschaft, daß der Wohlstand des Landes den Wechselfällen des Krieges nicht ausgesetzt werden wird, wenn die Ehre und die Unabhängigkeit Preußens und Deutschlands es nicht gebieterisch erheischen.

Die Königliche Regierung geht nicht so weit, daß sie mit den Herren Aeltesten einen Krieg für gerechtfertigt halten würde, der nur zur Gewinnung einer breiteren Basis der volkswirthschaftlichen Entwicklung unternommen würde. Sollte aber die Gefährdung der oben angedeuteten höchsten Güter des Vaterlandes den König zwingen, das preußische Volk zu den Waffen zu rufen, so zählt die Königliche Regierung alsdann um so zuversichtlicher darauf, daß jeder Stand willig und freudig seine Pflichten gegen das Vaterland erfüllen, und daß insbesondere die Herren Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft, wie in früheren Zeiten, so auch jetzt das Beispiel der Hingebung und Opferwilligkeit geben werden."

54.

11. Juni 1866. **Votum, betr. die Maßregeln zur Beseitigung einer wirthschaftlichen Krisis beim Ausbruche des Krieges mit**

---

die Unabhängigkeit oder die Ehre unseres Vaterlandes von außen her bedroht, oder könnte durch eine umfassende Veränderung der deutschen Verhältnisse, selbst unter Verletzung augenblicklicher Interessen, eine breitere Basis für die zukünftige volkswirthschaftliche Entwicklung geschaffen werden, so würde das preußische Volk wie in früheren Jahren die unvermeidlichen Opfer gern bringen. Solche Umstände vermögen wir von unserm Standpunkte aus indessen nicht zu erkennen, da selbst die durch einen Sieg zu erreichenden Vortheile die unermeßlichen Schäden nicht aufwiegen dürften, welche der Kultur und dem Wohlstande des preußischen Volkes durch einen im Herzen Deutschlands unter Deutschen geführten Krieg zugefügt würden. Als Vertreter großer und im Leben des Volkes schwer wiegender Interessen halten wir uns verpflichtet, an Ew. Majestät die ehrfurchtsvolle Bitte zu richten, in Allerhöchstdero Weisheit zu erwägen, ob und in wie weit es Ew. Majestät möglich werde, die Befürchtungen eines unheilvollen Krieges zu zerstreuen und Ihrem Volke die Sicherheit des Friedens wiederzugeben."

Oesterreich. Fürsorge für die Grundbesitzer, die kleineren Gewerbetreibenden und die Handwerker. Gründe für ihren Anspruch auf staatliche Berücksichtigung. Abänderung der Hypothekenordnung. Förderung des Real-Personal-Kredits der Grundbesitzer. Preußen überwiegend ein ackerbautreibender Staat. Antrag auf Moratorien, Verbot des Zuschlags bei Subhastationen zu unangemessenem Preise. Suspendirung der Schuldhaft.

„Da mit einem hohen Grade von Wahrscheinlichkeit vorauszusehen ist, daß die schon jetzt auf dem Gebiete des Geld- und Kreditwesens und in verschiedenen Zweigen des gewerblichen Lebens bemerkbare Krisis beim wirklichen Ausbruch des Krieges größere und bedenklichere Dimensionen annehmen wird, so erscheint es geboten, bei Zeiten auf die zur Vorbeugung und Abhülfe geeigneten Mittel Bedacht zu nehmen.

Daß in dieser Beziehung die bereits beschlossenen Darlehnskassen,[1]) sowie die Beschlüsse zur Beschäftigung brodloser Arbeiter[2]) von sehr wohlthätiger Wirkung sein werden, wird — mit Ausnahme der doktrinären Opposition um jeden Preis — allgemein anerkannt.

Nichtsdestoweniger erscheinen diese Maßregeln nicht als durchgreifend und erschöpfend, wenn man erwägt, daß dieselben am wenigsten denjenigen Klassen der Bevölkerung zu Gute kommen, welche, obschon sie bei Geld-, Handels- und anderen dergleichen Krisen in der Regel gar keine Verschuldung trifft, dennoch davon am härtesten betroffen zu werden pflegen, umsomehr, als die vorhandenen Staatsinstitute überwiegend darauf be-

[1]) Zur Abhülfe des durch die Kriegsaussichten veranlaßten Nothstandes hatte der König auf Grund des Artikels 63 der Verfassungsurkunde unter dem 18. Mai 1866 eine Verordnung mit Gesetzeskraft erlassen, laut welcher in Berlin und auch sonst, wo es erforderlich war, Darlehnskassen errichtet werden sollten, eine Einrichtung, welche bereits im Jahre 1848 gute Dienste geleistet hatte. Vgl. hierüber den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 23. Mai 1866 Nr. 21 „Darlehnskassen", 6. Juni 1866 Nr. 23 „Die Berliner Stadtverordneten und die Darlehnskassen" und 20. Juni 1866 Nr. 25 „Die Darlehnskassen und die Verfassung."

[2]) Vgl. unten 16. Juni 1866. Bereits vor Ausbruch des Krieges hatte sich die preußische Regierung ferner mit Rücksicht auf die schwierigen Geldverhältnisse namentlich durch das Interesse der ländlichen Grundbesitzer veranlaßt gesehen, die bisherigen Beschränkungen des vertragsmäßigen Zinsfußes durch Kgl. Verordnung größtentheils aufzuheben (Provinzial-Korrespondenz vom 16. Mai 1866 Nr. 20).

rechnet sind oder wenigstens sich darauf zu beschränken pflegen, dem Handelsstande und den größeren Industriellen zu Hülfe zu kommen.

Es sind dies die Grundbesitzer, die kleineren Gewerbetreibenden und die Handwerker. Durch den allgemeinen Wechselverkehr, welchem sie sich, auch wenn sie wollen, nicht zu entziehen vermögen, mit dem Geldmarkt in unmittelbaren Rapport versetzt, ohne ihrerseits an den Wohlthaten in entsprechender Weise Theil zu nehmen, befinden sich die kleineren Gewerbetreibenden und Handwerker außerdem noch in der Lage, für ihre Wechselverpflichtungen nicht durch entsprechende Verpflichtungen ihrer Kunden gedeckt zu sein.

Der Grundbesitzer aber steht unter der Herrschaft der jetzigen Hypothekenordnung der Gefahr der Kündigungen und Subhastationen fast hilflos gegenüber, und auch die Aufhebung der sogenannten Wuchergesetze hat hierin nur insofern etwas verändert, als dem Grundbesitzer dadurch wenigstens die Möglichkeit geworden ist, seinen persönlichen Kredit dem Bank-Diskonto entsprechend zu verwerthen.

Genauer betrachtet ist indeß auch diese Möglichkeit nicht gerade zu hoch anzuschlagen, da, wenn auch die Landwirthschaft sonst als „Gewerbe" behandelt wird und in Preußen billigerweise als das wichtigste und wesentlichste Gewerbe gefördert werden sollte, doch der Wechselverkehr der Grundbesitzer bei den Bank-Instituten auf eine empfindliche Art hinter den der übrigen Gewerbetreibenden zurücktritt.

Durchgreifende Maßregeln in dieser Beziehung setzen allerdings eine gründliche prinzipielle Veränderung unserer Hypotheken-Ordnung, daneben aber auch die Thatsache voraus, daß man seitens des Staates die Förderung des Real- und Personal-Kredits der Grundbesitzer als eine mindestens ebenso wichtige Angelegenheit wie die Förderung des Kredits der Handeltreibenden und großen Industriellen behandelt.

Denn nicht allein, daß Preußen immer noch ein überwiegend ackerbautreibender Staat ist, und die Mehrzahl der Arbeiter in dem ländlichen Gewerbe ihre Beschäftigung finden: es sind auch schließlich immer wieder die Grundbesitzer, deren Leistungsfähigkeit über die nachhaltige Kraft eines Staates entscheidet, und die schon jetzt zu Leistungen herangezogen werden, deren Bezahlung auf die Zukunft verwiesen bleibt.

Wie es aber mit dieser Leistungsfähigkeit der Grundbesitzer in diesem

Momente nach wiederholten schlechten Ernten und bei der Mangelhaftigkeit unserer Real-Kreditverhältnisse steht, ist leider notorisch. Zahlreiche Kündigungen werden eine entsprechende Anzahl von Subhastationen im Gefolge haben, und die Wirkung wird eine ähnliche sein, welche wir schon einmal in der Provinz Preußen erlebt haben.

Einer solchen Krisis muß bei Zeiten vorgebeugt werden und zwar, ohne auf weitaussehende Heilmittel zu rekurriren, mit denjenigen Hilfsmitteln, welche die Gegenwart bietet.

Zu diesen Mitteln gehört:

I. die Prolongation der bestehenden Wechselverpflichtungen aller derjenigen Personen, welche nicht mit kaufmännischen Rechten versehen sind, auf drei Monate.

Zur Rechtfertigung dieser Maßregel wird es genügen, darauf hinzuweisen, daß erfahrungsmäßig in kritischen Zeiten der Uebergang das Schwierigste ist und daß insbesondere dem Grundbesitzer und Handwerker, welcher für seine Wechsel*verpflichtungen* nicht durch Wechsel*berechtigungen* gedeckt ist, Zeit gelassen werden muß, die erforderlichen Mittel zu beschaffen, ohne der Ausbeutung auf Grund des Wechselrechts überliefert zu werden. Die Beschränkung dieser Rechtswohlthat auf Nicht-Kaufleute erscheint um deswillen geboten, weil der Wechselverkehr der Kaufleute einen mehr kosmopolitischen Charakter hat.

II. Anschließend daran erscheint für die Grundbesitzer die fernere Bestimmung geboten, daß innerhalb einer näher zu bemessenden Frist in allen jetzt schwebenden und noch einzuleitenden Subhastationen der Zuschlag nur dann ertheilt werden darf, wenn mindestens zwei Drittel der gerichtlichen Taxe geboten worden sind. Diese Bestimmung ist gleichmäßig im Interesse der Besitzer wie der hintenstehend eingetragenen Gläubiger. Wie mir mitgetheilt wird, werden zur Zeit, namentlich auch in Berlin, die ersten sichersten Hypotheken in größerer Ausdehnung gekündigt, in vereinzelten Fällen vielleicht aus einem wirklichen Geldbedürfniß der Gläubiger, überwiegend jedoch, um entweder die Subhastation zu erzwingen, oder aber das bestehende Hypotheken-Verhältniß in eine Wechselverbindlichkeit mit Unterlage derselben Hypothek und höherer Verzinsung zu verwandeln. Dieser Manipulation gegenüber thut schleunige Hülfe Noth. Das Verbot des Zuschlags

anders als zu einem angemesseneren Preise, erscheint als das am wenigsten bedenkliche Mittel und dürfte insbesondere in Bezug auf den ländlichen Grundbesitz um so gerechtfertigter sein, so lange der Grundbesitzer seine Kriegslieferungen nicht mit baarem Gelde, sondern mit Bons bezahlt erhält.

Die fragliche Maßregel wird ausreichen, um die Spekulation der Geldleute in richtigere Bahnen zu leiten.

Das Zusammentreffen der Kriegspanik mit der englischen Geldkrisis hat die einschlagenden Fragen zu brennenden gemacht, und wenn man schon früher die betreffende Frage in Frankreich dahin drastisch zusammengefaßt hat, daß der Grundbesitz zu Grunde gehe gleichmäßig an dem Kredit, welchen er besitzt und welchen er nicht besitzt, so drängt sich jetzt mit doppelter Gewalt die Frage auf: ob ein Zustand noch lange haltbar ist, der das Schicksal des Grundbesitzes und der Arbeit ohne Schutz und Kontrole von der zügellosen Willkür der Kredit- und Geldgeschäfte und von der kosmopolitischen Handelsspekulation abhängig macht?

III. Erscheint es als angezeigt, für die Dauer des Krieges die Schuldhaft, ausgenommen den Fall des Betruges, außer Anwendung zu setzen. Selbstredend soll hier auf die prinzipielle Beleuchtung des Für und Wider nicht näher eingegangen werden. Es genügt hier, zu konstatiren, daß die Zahl der Vertheidiger jenes Exekutionsmittels überhaupt entschieden im Abnehmen begriffen ist.

Für die zeitige Situation erscheint es als dringend geboten, nicht die Gewalt, welche das große Geldkapital erfahrungsmäßig schon an sich in allen Kreisen über das kleine ausübt und in der Regel auch geltend zu machen pflegt, noch dadurch zu steigern, daß man ihm in der Schuldhaft ein moralisches und soziales Folterwerkzeug in der Hand beläßt.

Es ist bekannt, welche Stadien zu durchlaufen sind und welche Opfer gefordert und gebracht werden, um die Schwelle des Schuldgefängnisses nicht überschreiten zu dürfen. Es ist nicht minder bekannt, daß mit dem ersten Schritte in das Schuldgefängniß mit wenigen Ausnahmen die Kluft überschritten wird, welche den selbständigen Bürger von dem Proletarier scheidet.

Um deswillen ist das Entscheidende und Maßgebende auch nicht die Zahl

Derer, welche sich augenblicklich im Schuldarreste befindet, als vielmehr die Erwägung, daß man mit der Schuldhaft das schädlichste und grausamste Exekutionsmittel in der Hand der verwerflichsten Gläubigerklasse beläßt.

Daß die Aufhebung der Schuldhaft[1]) außerdem jetzt politisch günstig wirken würde, ist ein adminiculirender Grund, der um so mehr in das Gewicht fallen dürfte, als es nicht wohl anständig erscheint, die Vertheidiger des Vaterlandes — wie dies mehrfach geschehen — aus dem Schuldarrest zu holen und event. dahin zurückkehren zu lassen.

Aus diesen Gründen erscheint es mir geboten, die erwähnten Anordnungen sofort mit dem Beginne des Krieges im Wege der Octroyirung zu erlassen." [2])

55.

11. Juni 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. das Gesuch der Gewerbebank Schuster & Co. in Berlin um Gewährung eines Darlehns aus der Staatskasse.**

„Eure Excellenz beehre ich mich, in Beantwortung Ihrer Zuschrift

---

[1]) Die Aufhebung der Schuldhaft wurde vom Reichstage erst im Mai 1868 fast einstimmig beschlossen. Auch solche Abgeordnete, welche an und für sich Bedenken gegen die Maßregel hegten, hielten dieselbe doch für nothwendig, nachdem die Aufhebung der Wuchergesetze beschlossen war. Vornehmlich war bei der Aufhebung der Schuldhaft die Rücksicht auf die Familien der Schuldner maßgebend, welche durch die Verhaftung ihrer Ernährer in vorzugsweise schwerer Weise betroffen wurden.

Das Gesetz, wie es beschlossen worden (B.G.Bl. 1868 S. 2371), bestimmt Folgendes:

1) Der Personal-Arrest ist als Exekutionsmittel in bürgerlichen Rechtssachen insoweit nicht mehr statthaft, als dadurch die Zahlung einer Geldsumme erzwungen werden soll.
2) Die gesetzlichen Vorschriften, welche den Personal-Arrest gestatten, um die Einleitung oder Fortsetzung des Prozeßverfahrens oder die gefährdete Exekution in das Vermögen des Schuldners zu sichern (Sicherungs-Arrest), bleiben bestehen.
3) Dieses Gesetz findet auch auf die schon eingegangenen Verbindlichkeiten Anwendung.

Auch wurde noch beschlossen, daß das Gesetz sofort in Kraft treten solle, sobald es im Bundesgesetzblatt veröffentlicht sei.

[2]) Die Entscheidung des Krieges, der kaum begonnen schon gewonnen war, machte es nicht nöthig, im Sinne der vorstehenden Erwägungen vorzugehen. Anfangs August 1866 war das Vertrauen im Handel und Verkehr bereits völlig hergestellt. Wegen weiterer analoger Bemühungen des Ministerpräsidenten zur Linderung der herrschenden Geldkrisis vgl. die Urkunden 55 und 56.

vom 24. v. M.[1]) zu ersuchen, daß Sie die Güte haben wollen, dem Antrage der Gewerbebank Schuster & Co. dadurch entgegen zu kommen, daß Sie das qu. Institut der wohlwollenden Beachtung und Behandlung der Königlichen Bank empfehlen.

Soweit ich mich habe informiren können, erfreut sich die Gewerbebank einer sicheren Fundirung und einer vorsichtigen reellen Verwaltung. Besonders aber dürfte es sich deshalb wohl empfehlen, dem Institute zu Hülfe zu kommen, weil dasselbe mit vielen Handwerkern und kleinen Fabrikanten arbeitet. Das Staatsinteresse spricht dafür, daß dies wenigstens durch Gewährung des Bankkredits in Discontirung der Wechsel jener kleinen Gewerbtreibenden insoweit geschehe, als es die gesetzlichen Vorschriften irgend gestatten.

Es ist für die Regierung ein gleich wichtiges politisches wie ökonomisches Interesse, die Quellen nicht versiegen zu lassen, aus denen die Handwerker und kleinen Gewerbtreibenden zu schöpfen vermögen, aus welchem Grunde man es — wie Eurer Excellenz bekannt ist — z. B. im Königreich Sachsen für angemessen befunden hat, derartigen Instituten mit namhaften baaren Geldmitteln beizustehen." [2])

56.

13. Juni 1866. **Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betr. ein unrichtiges Verfahren der Steuerämter in Bezug auf das Staatspapiergeld.**

„Nach Zeitungs- und anderen mir zugegangenen Nachrichten sollen einige Königliche Steuerämter nicht nur die Zahlungen in Silber verlangen, sondern sich auch weigern, auf größere Kassenanweisungen herauszugeben resp. dieselben zu wechseln. Ein solches Verfahren muß ungünstig

[1]) Graf Itzenplitz übersandte hiermit dem Grafen Bismarck das Gesuch der Gewerbebank Schuster & Co. um Gewährung eines Darlehns von 200000 Thlrn. aus den vorhandenen Dispositionsfonds. Motivirt war dieses Gesuch durch die während der Geldkrisis (Krieg von 1866) bestehende augenblickliche Nothlage der Bank. Die erbetene Subvention sollte vor Allem zu Gunsten der hart bedrängten Handwerker und kleineren Fabrikanten und zu den mäßigsten Zinsbedingungen Verwendung finden.

[2]) Das Schreiben findet keine Erwiderung seitens des Handelsministers, weil — wie bereits bemerkt — der günstige Verlauf des Krieges eine staatliche Intervention überflüssig machte.

auf den Kredit des Papiergeldes wirken, und würde es sich eher empfehlen, daß die Königlichen Kassen auf alle Weise, selbst durch Gewährung eines kleinen Agio für größere Kassenscheine den Werth unseres Staatspapiergeldes zu heben suchten. Ich zweifle nicht, daß Ew. Excellenz gleich mir von der Nothwendigkeit durchdrungen sind, es sämmtlichen Behörden zur Pflicht zu machen, auf alle Weise darzuthun, daß die Regierung selbst zu ihrem Papiergeld das unbedingteste Vertrauen hat."[1])

57.

13. Juni 1866. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Befugniß der Fabrikanten zur Haltung von Lehrlingen.**

„Eurer Excellenz beehre ich mich in der Anlage eine an das Königliche Staatsministerium gerichtete Beschwerde des hiesigen Handwerkerbundes vom 31. v. M., betreffend die Ausbildung von Töpferlehrlingen durch Ofenfabrikanten[2]), zur nochmaligen Erwägung und mit dem Bemerken zu übersenden, daß mir die Beschwerde nicht unbegründet zu sein scheint. Die Bestimmungen der Gewerbeordnung, welche die Beschwerdeführer ihrer Deduktion zu Grunde legen, sind ganz unzweideutig.

Es dürfte unbestreitbar sein, daß zwei Personen, der Fabrikant und der Werkführer, von denen jeder für sich zur Ausbildung von Lehrlingen nicht berechtigt ist, auch nicht durch ihre Verbindung eine Kompetenz erlangen können, welche ihnen einzeln nicht zusteht. Hierzu tritt, daß grade die Ausbildung der Lehrlinge, die geordnete Erlernung des Handwerks und das

[1]) Die preußische Regierung hatte sich kurz vorher veranlaßt gesehen, die Bevölkerung zu ermahnen, das Vertrauen zu dem preußischen Papiergeld und zu den Sparkassen nicht zu verlieren (vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 23. Mai 1866 Nr. 21 „Das preußische Papiergeld").

[2]) Das Handelsministerium hatte in einem an die Königlichen Regierungen zu Magdeburg und Potsdam gerichteten Erlasse vom 16. Dezember 1865 unter Aufhebung der entgegengesetzten Bestimmung in dem Reskripte vom 25. April 1853 den Fabrikanten, welche die gesetzliche Qualifikation zum Halten von Handwerkslehrlingen nicht besaßen, die Befugniß hierzu unter der Voraussetzung ertheilt, daß sie einen geprüften Werkführer zuzögen. Das Petitum des preußischen Handwerkerbundes ging in seiner Eingabe vom 31. Mai 1865 dahin, unter Zurücknahme des Reskripts vom 16. Dezember 1865 die Bestimmung des Reskripts vom 25. April 1853 wieder herzustellen, woselbst ausgeführt war, daß ein nicht geprüfter Fabrikant auch durch einen Werkführer nicht das Recht erlangen könne, Handwerkslehrlinge auszubilden.

hiermit zusammenhängende Prüfungswesen als der Schwerpunkt der Gewerbeordnung betrachtet werden müssen, und auch seitens des Königlichen Staatsministeriums gelegentlich der Beschlüsse über das Koalitionsrecht so behandelt worden sind.

Es erscheint mir sehr bedenklich, in diesem Kernpunkte des Systems zu Gunsten einzelner vielleicht persönlich geeigneter Fabrikanten Ausnahmen zuzulassen.

Eurer Excellenz Rückäußerung über diese meine Bemerkungen darf ich wohl entgegensehen." [1])

Unterm 16. Juni 1866 verwendet sich Graf Bismarck bei dem Minister des Innern Grafen Eulenburg für die Eröffnung von Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter Berlins. Es erscheine angezeigt, auf den Berliner Magistrat dahin einzuwirken, „daß die hier nicht ortsangehörigen Arbeiter ausgewiesen werden, und der Magistrat seiner prinzipalen Verpflichtung nachkommt, auch seinerseits geeignete Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter zu eröffnen. Unter den zu wählenden Arbeiten dürfte insbesondere die Verbesserung des hiesigen Straßenpflasters eine passende — und allseitig erwünschte — Stelle einnehmen. Auf dem Lande dürfte, wie ich höre, bald an vielen Stellen ein Mangel an Arbeitern sich fühlbar machen."

14. September 1867. Graf Bismarck lenkt die Aufmerksamkeit des Ministers des Innern Grafen zu Eulenburg auf die am 19. August erfolgte Heimsuchung von Johann-Georgenstadt im Königreich Sachsen durch eine Feuersbrunst, welche die Ortschaft fast gänzlich einäscherte. „Die Noth der Einwohner soll groß sein und erheischt schleunige Hülfe. Ew. Excellenz beehre ich mich daher zu ersuchen, die nöthigen Einleitungen wegen Anordnung einer allgemeinen Kollekte [2]) für Johann-Georgenstadt treffen und von dem Verfügten mich in Kenntniß setzen zu wollen." [3])

---

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz führt in einem an den Ministerpräsidenten gerichteten Schreiben vom 25. September 1866 aus, daß er auch bei erneuter Erwägung die Ueberzeugung nicht habe gewinnen können, daß seine von dem Handwerkerbunde angefochtene Verfügung vom 16. Dezember 1865 dem bestehenden Gesetz oder dem Interesse der gewerblichen Ausbildung zuwiderlaufe.

[2]) Nach dem Stande der Gesetzgebung stand die Genehmigung zur Ausschreibung öffentlicher Kollekten in den einzelnen Regierungsbezirken oder in der Provinz, jedoch mit Ausnahme der Kirchen-Kollekten, dem Oberpräsidenten zu.

[3]) Am 9. Oktober 1866 erging an J. G. Treffz u. Sohn in Leipzig nachstehender, in der Nat.-Ztg. vom 19. Oktober 1866 abgedruckter Bescheid: „Aus den Eingaben vom 20. v. Mts., welche Ew. Wohlgeboren in Gemeinschaft mit mehreren zollvereinsländischen Handlungshäusern wegen der neuerdings eingetretenen bedauerlichen Verschlechterung der einheimischen Justiz in Egypten an mich und an den Herrn Minister für Handel, Grafen von Itzenplitz gerichtet,

20. Januar 1867. Für gewisse Vorarbeiten zur Verfassung des Norddeutschen Bundes wünscht Graf Bismarck[1]) vollständiger als aus den ihm zugänglichen Werken über die englische Malzsteuer, den Tabackzoll und die Papiersteuer und zwar darüber informirt zu sein, wie diese Abgaben angelegt sind (über die Sätze, die Abstufungen, das Verhältniß zu dem Werthe des besteuerten Objekts), wie die Malzsteuer und Papiersteuer erhoben werden (in welchem Stadium der Fabrikation, durch welche Beamte, unter welchen Sicherheits- und Kontrolmaßregeln) und wieviel jede der drei Abgaben in neuester Zeit eingebracht hat. Es würde überall nur auf den jüngsten Zustand der Gesetzgebung und Verwaltung ankommen.

Die gewünschten Erhebungen erfolgten durch Vermittelung des Gesandten Grafen Bernstorff in London. — Nach Eingang der betreffenden Nachrichten betraut Graf Bismarck Herrn von Keudell mit der Sichtung und Verarbeitung des Materials, die allerdings durch den Umstand nöthig geworden war, daß sich der preußische Gesandte in London darauf beschränkt hatte, die bezüglichen blue books einzureichen.[2])

---

habe ich Veranlassung genommen, den Königlichen Generalkonsul in Alexandrien anzuweisen, sei es in Gemeinschaft mit dem Konsularkorps, sei es eintretenden Falls allein, zum Schutze speziell zollvereinsländischer Interessen mit Entschiedenheit den von Ihnen geschilderten Mißbräuchen entgegenzutreten, und, soweit es die ihm zu Gebote stehenden Mittel erlauben, auf Abhülfe zu dringen. Gleichzeitig habe ich die Königliche Gesandtschaft in Konstantinopel mit entsprechender Weisung versehen. Ich stelle Ihnen anheim, die Mitunterzeichner der obgedachten Eingabe vom 20. v. Mts. hiervon in Kenntniß zu setzen. Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten. Im Auftrage: gez. v. Philipsborn."

[1]) Den Anlaß zu diesem Schritte gab ein Promemoria des Geheimen Legationsraths Lothar Bucher über die englische Papiersteuer, welches Graf Bismarck dem Konzipienten zum Vortrag schrieb. In dem gedachten Promemoria gab Bucher zunächst einige Bemerkungen über die Entstehung und das Wesen der Steuer und fügte dann hinzu: „Im Jahre 1861 wurde sie auf das Geschrei der Zeitungen, ausgenommen Times, der Papiermüller, der Verleger, der Schriftsteller und der von ihnen aufgehetzten Schulmeister abgeschafft, weil sie auf der Intelligenz laste; bedeutende wirthschaftliche Autoritäten, namentlich Mac-Culloch, hatten sie vertheidigt. Solange die Steuer bestand, hielt ein Zoll auf eingeführtem Papier ihr das Gleichgewicht." Zufolge einer späteren Aufzeichnung Buchers hatte Graf Bismarck die oben erwähnten Steuern als die Erstlingssteuern des Norddeutschen Bundes ins Auge gefaßt.

[2]) Daß Graf Bismarck die Grundlagen, worauf derselbe das Finanzsystem des Norddeutschen Bundes aufzubauen gedachte, mit dem Geheimen Legationsrath Bucher besprach, hängt damit zusammen, daß zu dieser Zeit die Verfassung des Bundes noch nicht zu Stande gekommen war, es somit auch noch an einer Behörde fehlte, woselbst die Vorarbeiten in Betreff der Bundesfinanzen hätten bearbeitet werden können. Das Reichskanzler-Amt wurde erst im darauffolgenden Jahre gegründet. Geheimer Rath Bucher war Dezernent in den deutschen Angelegenheiten. Er kannte die englische Papiersteuer von seinem zehnjährigen Aufenthalte in London; es ist nicht anzunehmen, daß derselbe für die Einführung dieser Steuer in das Finanzsystem des zu schaffenden Norddeutschen Bundes eintrat. Das Steuerprojekt wurde jedenfalls von dem Grafen Bismarck nicht weiter verfolgt. Wegen der Malz- und Tabacksteuer vgl. Urkunde 75, vom 18. Oktober 1868 in der zweiten Note.

21. Januar 1867. Graf Bismarck wünscht, daß an der Berührung Lübecks durch die projektirte Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn festgehalten werde; jeder anderen Richtung dieser Bahn sei die Zustimmung zu versagen.

19. Februar 1867. Graf Bismarck verwendet sich in einem Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Witzenhausen-Groß-Almerode-Cassel. Die Ausführung entspreche den kurhessischen Landesinteressen. Unterstützt werde der hieraus resultirende Anspruch durch das politische Verhalten der kurhessischen Bevölkerung, sowie auch dadurch, „daß die Königliche Regierung, wie ihre Vertretung, gerade das auswärtige Ministerium, seit Jahren den Bau der fraglichen Bahn gegen den Kurfürsten von Hessen vertreten, und bei den Anwohnern der fraglichen Bahnstrecken die gesicherte Erwartung des Bahnbaues entwickelt hat."

58.

15. Februar 1867. **Vertraulicher Erlaß an die Gesandten in München, Stuttgart, Darmstadt und Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollvereinsverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bunde und Süddeutschland. Antrag auf Bildung eines Zollparlaments.**

„Nach erfolgter Feststellung des Entwurfs der Verfassung des Norddeutschen Bundes[1]) und mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung des Reichstags tritt die Frage heran, wie die Beziehungen des Norddeutschen Bundes zu den, dem Zollverein angehörenden süddeutschen Staaten in Ansehung der materiellen Interessen, namentlich rücksichtlich der Zoll- und Handelsverhältnisse, zu regeln sein werden.[2]) Es ist im Augenblick nicht meine Absicht, mit einem offiziellen Antrage in dieser Hinsicht hervorzutreten; auch wünsche ich eine schriftliche Mittheilung darüber vorerst vermieden zu sehen; wohl aber halte ich es für angemessen und nothwendig, einen Austausch der Gedanken darüber einzuleiten, und es kommt mir zunächst darauf an, vertraulich in Erfahrung zu bringen, wie man sich dortseits die Regelung der gedachten Verhältnisse denkt.

Die Zollvereinsverträge stehen bekanntlich nach Maßgabe der mit den einzelnen Staaten geschlossenen Friedensverträge auf sechsmonatliche Kündigung. Damit ist die Möglichkeit geboten, die Zollverhältnisse neu und

---

[1]) Vollständig abgedruckt findet man denselben in der Provinzial-Korrespondenz vom 20. Februar 1867 Nr. 8.

[2]) Man vgl. über diese Zollverhandlungen die Provinzial-Korrespondenz vom 29. Mai 1867 Nr. 22.

in entsprechender Weise zu ordnen. Dem Bunde soll die Beaufsichtigung und Gesetzgebung in Zoll- und Handelsangelegenheiten zustehen.[1]) Es tritt nun die Frage auf, wie die Stellung der süddeutschen Vereinsstaaten hierzu aufzufassen und zu regeln sein wird. Mir scheint, daß die Lösung in der Bildung eines Zollparlaments zu finden sein dürfte, an welchem sich die süddeutschen Staaten zu betheiligen haben würden, oder in der Entsendung von Abgeordneten ad hoc, sobald Zoll- und Handels-Angelegenheiten im Reichstage zur Berathung kommen. Ich ersuche Sie, diesen Gedanken in Ihren Unterhaltungen über den Gegenstand Ausdruck zu geben.

Sobald Ew. Excellenz Gelegenheit gehabt haben werden, die Sache zu besprechen, wollen Sie mir darüber Mittheilung machen".[2])

59.

17. Mai 1867. **Erlaß an den Königlichen Gesandten Grafen von Flemming in Karlsruhe, betr. die Regelung des Zollverhältnisses zwischen dem Norddeutschen Bunde und Süddeutschland.** (Auszug.)

— — „Die Gemeinschaftlichkeit der Gesetzgebung betrachten wir als ein Benefizium nicht sowohl für uns, für den Norddeutschen Bund, als für die süddeutschen Staaten. In Betreff der Zollangelegenheiten namentlich können wir uns unmöglich auf ein Verhältniß einlassen, welches für eine gemeinsame Maßregel außer dem Beschlusse des Reichstags noch die Zustimmung von acht süddeutschen Kammern erfordern und einer jeden der letztern praktisch ein Veto geben würde. Der einzige, für uns annehmbare Modus einer gemeinsamen Zollgesetzgebung ist eine zum Behufe derselben eintretende Erweiterung des Bundesraths und des Reichstags durch die

[1]) Die betreffenden Bestimmungen des Entwurfs der Verfassung lauteten: „Der Bund bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze. Die Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit einem dem Zwecke entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen. Der Bund ausschließlich hat die Gesetzgebung über das gesammte Zollwesen, über die Besteuerung des Verbrauchs von einheimischem Zucker, Branntwein, Salz, Bier und Taback, sowie über die Maßregeln, welche in den Zollausschlüssen zur Sicherung der gemeinschaftlichen Zollgrenze erforderlich sind. Der Ertrag der Zölle und der oben bezeichneten Verbrauchsabgaben fließt in die Bundeskasse".

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

Theilnahme von Vertretern Süddeutschlands. Wenn Bayern das Zustandekommen eines solchen Zollparlaments ernstlich nicht will, so ist die Fortsetzung des Zollvereins mit diesem Staate unthunlich und müssen wir uns mit dem Schutz- und Trutzbündniß[1]) begnügen."[2])

60.

23. Mai 1867. **Erlaß an den Botschafter Grafen von der Goltz in Paris, betr. den Verbleib Luxemburgs im Zollverein. Zurückweisung französischer Zumuthungen auf Aenderung dieses Verhältnisses.**

„Aus Ew. Excellenz Berichte vom 18. d. Mts. habe ich mit Befremden ersehen, daß der Marquis de Moustier im Gespräch mit Ew. Excellenz den Verbleib Luxemburgs im Zollverein berührt und gewissermaßen als eine noch zu regelnde Frage behandelt hat, die er nach 6 Monaten etwa wieder aufnehmen würde, um eine anderweite Kombination in Betracht zu ziehen, welche die materiellen Interessen der Einwohner nicht verletze. Schon vom letzteren Standpunkt aus erscheint die Anregung durchaus unangemessen, da es bekannt ist, daß die Verbindung Luxemburgs mit dem Zollverein eine Lebensfrage für den Wohlstand der Einwohner ist. Mit welchem Rechte die Fortdauer dieser rein kommerziellen Verbindung in Frankreich eine gewisse „Beunruhigung" unterhalten würde, ist schwer zu begreifen; im Gegentheil würde dies französische Streben nach der Lösung dieser Verbindung gegenüber jenen wohlbekannten Interessen des Großherzogthums selbst

[1]) Man vgl. über die militärischen Vereinbarungen mit Süddeutschland, welche im August 1866 geschlossen und von dem Grafen Bismarck im Frühjahr 1867 veröffentlicht wurden, die Provinzial-Korrespondenz vom 20. u. 27. März 1867 Nr. 12 u. 13.

[2]) Die süddeutschen Regierungen kamen dem Wunsche Preußens auf baldige Regelung der Zollverhältnisse sehr bereitwillig entgegen. Nachdem Preußen sich geneigt erklärt hatte, auf die beim Friedensschlusse vorbehaltenen Verhandlungen einzugehen, beeilten sich die Regierungen von Bayern, Württemberg, Baden und Hessen-Darmstadt, sich mit der preußischen Regierung über die allgemeine Richtung zu verständigen, nach welcher die demnächstigen Verhandlungen über die Zollverhältnisse zu leiten sein würden, um die Aufrechterhaltung der bisherigen engen Verbindung unter den veränderten Verhältnissen zu sichern. Die Verhandlungen, zu welchen die leitenden Minister der erwähnten Staaten in Berlin eingetroffen waren, führten unter allseitigem Entgegenkommen zu einer Verständigung über die wesentlichen Grundlagen des anzubahnenden Verhältnisses. Die betr. Uebereinkunft vom 4. Juni 1867 wurde in ganz Deutschland als ein neuer hochwichtiger Schritt zur nationalen und kommerziellen Verbindung von Nord- und Süddeutschland begrüßt.

nur eine sehr begründete Aufregung in Deutschland hervorrufen. Wir sind in dem Wunsche der Erhaltung des Friedens und der freundlichen Beziehungen zu Frankreich bis an die äußerste für uns mögliche Grenze der Konzessionen gelangt;[1]) und wenn man im Augenblick der Lösung einer gefahrdrohenden Krise schon auf neue Konzessionen, wenn auch nur vorerst diskursiv und von fern, hindeutet, und zwar in Punkten, wo es sich lediglich um die Fortdauer zweifellos bestehender Verträge handelt, so wünsche ich, daß bei ähnlichen Andeutungen Ew. Excellenz über die Entschiedenheit, mit der wir neue Zumuthungen zurückweisen werden, keine Zweifel lassen." [2])

[1]) Als Graf Bismarck den obenstehenden Erlaß schrieb, war die sogen. Luxemburger Frage bereits gelöst. Sie war ins Rollen gekommen durch die Absicht des Königs von Holland, Luxemburg an Frankreich zu verkaufen. Nachdem die öffentliche Meinung in Deutschland sich mit seltener Einmüthigkeit gegen die Möglichkeit einer Besitzveränderung in Luxemburg ausgesprochen hatte, wurde die Streitfrage auf der Londoner Konferenz gütlich beigelegt. Folgendes waren die Hauptbestimmungen der neuen Vereinbarung über Luxemburg:

Luxemburg bleibt im Besitz des gegenwärtigen Herrscherhauses;

es wird zu einem neutralen Staate erklärt, alle Mächte nehmen die Neutralität Luxemburgs unter ihre gemeinsame Gewähr;

die Stadt Luxemburg hört auf, Festung zu sein, der Großherzog wird fortan dort nur so viele Truppen halten, als zur Aufrechterhaltung der Ruhe erforderlich sind;

der König von Preußen hat in Folge davon erklärt, daß die preußischen Truppen Befehl erhalten werden, die Festung zu räumen, sobald die Bestätigung des Vertrags erfolgt ist; gleichzeitig soll mit dem Abzuge der Artillerie und der Vorräthe begonnen werden;

der Großherzog übernimmt die Verpflichtung, die Festungswerke zu schleifen und Luxemburg zu einer offenen Stadt zu machen.

[2]) Frankreich verspürte fortan keine Lust, an dem Bande, welches die Bevölkerung von Luxemburg an deutsches Leben und deutsche Entwickelung knüpft (Theilnahme am Zollverein), zu rütteln.

II. Abschnitt.

Von Gründung des Norddeutschen Bundes bis zum Rücktritt Delbrücks. 1867 — Mai 1876.

61.

15. September 1867. **Schreiben an den Chef des Generalstabes der Armee Grafen von Moltke, betr. das künftige militärische Eisenbahnnetz.**

„Der Schluß der Mittheilung d. d. Kreisau, den 6. d. M., für welche Eurer Excellenz ich meinen verbindlichsten Dank sage, hat mich veranlaßt, den an sich wünschenswerthen Ausbau des norddeutschen Eisenbahnnetzes aus dem militärischen Gesichtspunkte bei dem Handelsministerium anzuregen. Meines Erachtens würde es auf die Herstellung beziehungsweise Vollendung folgender Linien ankommen:

1. Berlin-Lehrte,
2. Bebra-Hanau,
3. Nordhausen-Cassel,
4. Hamburg-Venloe,
5. Cassel-Cöln,
6. Gera-Coburg oder einer sonstigen Linie von Ost-Thüringen nach dem Untermain,
7. Trier-Coblenz.

Bevor ich weitere Schritte in der Sache thue, erbitte ich mir Eurer Excellenz Aeußerung, ob Hochdieselben diese sieben Linien für die hauptsächlichsten halten, die eine oder andere entbehrlich finden, oder einige, und welche, für den bezeichneten Zweck erforderliche, vermissen." [1])

[1]) In einem an dem gleichen Tage an den Handelsminister Grafen Itzenplitz gerichteten Schreiben bemerkte Graf Bismarck, es könne inzwischen keinem Zweifel unterliegen, „daß besonders die baldige Vollendung der im Bau begriffenen beiden Linien Berlin-Lehrte und Bebra-Hannover im militärischen Interesse wünschenswerth sei." Die von dem Grafen Moltke demnächst mitgetheilten Vorschläge in Betreff des Ausbaues des militärischen Eisenbahnnetzes übersandte Graf Bismarck unterm 27. September 1867 dem Handelsminister. „Bei dem lebhaften Interesse, welches Ew. Excellenz Selbst dem fraglichen Gegenstande widmen, sowie bei der hohen Bedeutung der Sache und ihrer möglichen Beschleunigung im Hinblicke auf etwaige kriegerische Verwickelungen wird es meinerseits einer wiederholten Empfehlung der in Rede stehenden Bauausführungen nicht bedürfen." —

62.

6. Januar 1868. **Auszug aus einem Immediatbericht, betr. den Nothstand in der Provinz Preußen. Vorschlag einer Feststellung der Nothlage. Zuhülfenahme von Organen der Militärverwaltung.**

(Die demokratische Partei bemühe sich, den gegenwärtig in der Provinz Preußen herrschenden Nothstand für ihre Zwecke auszubeuten, und sie greife dabei namentlich zu dem Mittel, den Nothstand selbst in den grellsten Farben zu schildern und die Maßregeln der Regierung[1]) als unzweckmäßig und unzureichend darzustellen.)

„Nach dem, was mir auf außeramtlichem Wege bekannt geworden ist, könnte man die Annahme für berechtigt halten, daß die Schilderung vielfach übertrieben ist und daß, wenn auch der Nothstand in einzelnen Gemeinden eine ungewöhnliche Höhe erreichen mag, dies doch nach den Gegenden und Kreisen wesentlich verschieden ist.

Möglich bleibt dabei dennoch, daß *stellenweis* die Noth das hier vorausgesetzte Maß überschreitet, und namentlich habe ich kein volles Ver-

[1]) Zur Linderung des Nothstandes in Ostpreußen hatte die Staatsregierung bereits seit dem Monat Oktober 1867 eine Reihe von Maßregeln ergriffen. Zuvörderst wurden dem Chausseebaufonds der Provinz Preußen zinsfreie Vorschüsse aus der Generalstaatskasse bis zum Betrage von 400 000 Thlrn. zur Bezahlung von Rückständen an Bauprämien bewilligt, vornehmlich um die sofortige Fortsetzung oder Inangriffnahme von Chausseebauten in den von der schlechten Ernte dieses Jahres betroffenen Kreisen zu ermöglichen. Auf den nach Ostpreußen führenden Eisenbahnen erfolgte die Herabsetzung der Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Kartoffeln, Mehl und anderen zur Nahrung und zur Saatbestellung dienenden Erzeugnissen im ausgedehntesten Maße; es wurde mit der Schüttung für das zweite Geleis der Ostbahn begonnen, und es wurde sowohl den in der Ausführung befindlichen, wie den eingeleiteten oder in der Vorbereitung begriffenen Staatsbauten, in den Forsten, an Chausseen, Wegen, Häfen, Kanälen u. s. w. jede mit dem geordneten Betriebe vereinbare und finanziell zulässige Förderung zugewendet, um der ländlichen und der sonstigen Arbeiterbevölkerung Gelegenheit zu genügendem Erwerbe zu verschaffen. Endlich wurden von dem Kriegsminister zur Naturalverabfolgung bei dringendem Bedarf aus den Militärmagazinen der Provinz etwa 50 000 Centner Roggen zur Verfügung gestellt, welche erst im nächsten Jahre in natura oder in Gelde zu erstatten waren. Die Regierung hatte ferner die Ermächtigung nachgesucht, die noch nicht vernichteten Darlehnskassenscheine im Betrage von 1 228 000 Thlrn. wieder in Umlauf zu setzen, um dieselben als Darlehn für ländliche Grundbesitzer in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen zu verwenden. Seitens des Abgeordnetenhauses wurde mit Zustimmung der Regierung vorgeschlagen, den Betrag der wieder auszugebenden Darlehnskassenscheine bis auf 2 228 000 Thlr. zu erhöhen.

trauen zu den Antworten, die ich amtlich auf meine Erkundigungen über die vorhandenen Getreidebestände und deren Vertheilung über das Land erhalten habe.

Es scheint, daß aus den ostpreußischen Häfen bis zum Schlusse der Schiffahrt Getreide ausgeführt wurde; die Marktpreise für Roggen stehen in den größeren Städten der Provinz niedriger als in Berlin und in Pommern, deshalb kann doch das Brodkorn in einzelnen Kreisen des Binnenlandes fehlen.

Zu meinem Bedauern haben sich indeß die amtlichen Organe der Staatsverwaltung bisher unzureichend erwiesen, den thatsächlichen Zustand im Detail genau und zweifellos festzustellen." Es empfehle sich deshalb das Auskunftsmittel, zu welchem Friedrich der Große in analogen Fällen zu greifen pflegte: nämlich die Civilverwaltung durch die Organe der Militärverwaltung sekundiren zu lassen.

Als brauchbare Organe der Militärverwaltung glaube ich für den vorliegenden Zweck außer den Intendanturbeamten alle ältesten Offiziere jeder Garnison bezeichnen zu dürfen, und die Fragen, um deren präcise Beantwortung es sich handelt, würden etwa dahin zusammen zu fassen sein:

1. Wie hoch die Marktpreise von Roggen und Kartoffeln in jeder Garnison stehen und welches daselbst das Gewicht eines gewöhnlichen Viergroschenbrodes ist und wie hoch diese Preise und dieses Gewicht in anderen Jahren waren.
2. Welche Zufuhr auf den Wochenmärkten stattfindet und wie groß der äußerlich erkennbare Vorrath an Roggen und Kartoffeln im Kreise, welcher Unterschied im Einschnitt auf den nächstgelegenen Ritter- und Bauergütern gegen sonst stattgefunden hat.
3. Ob sich unter der arbeitenden Bevölkerung, einschließlich des kleineren Handwerkerstandes, besondere Nothstandserscheinungen bemerkbar gemacht haben?" [1])

[1]) Vgl. Urkunde 64.

63.

10. Januar 1868. **Schreiben an den Präsidenten des Bundeskanzler-Amts Delbrück, betr. die Vereinfachung des Zolltarifs und die Revision der Zollordnung.**[1])

„Nach den Zeitungen hat das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg eine Denkschrift in Betreff der Vereinfachung des Zolltarifs des Zollvereins eingereicht.[2])

Wenn es richtig sein sollte, daß die in jener Denkschrift aufgeführten 60 Tarifpositionen nur einen Ertrag von 59119 Thlrn. gaben, so würde ich glauben, daß eine weitere Erwägung der gemachten Vorschläge indicirt sei.

Ebenso ist in Zeitungen davon die Rede, daß von Elberfeld und Barmen aus der Wunsch ausgesprochen sei, die Bestimmungen der Zollordnung den Erfordernissen des Eisenbahnverkehrs anzupassen.

Rücksprache über Beides würde mir erwünscht sein.“[3])

64.

15. Januar 1868. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Mangel zulänglicher Informationen der Regierung über den Börsenverkehr. Der Grund für die Unzulänglichkeit der Beamten-Organisation.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich, ein mir vertraulich mitgetheiltes Schreiben aus Königsberg i. Pr., welches sich über die Lage der dortigen Getreidebörse ausspricht, in der Anlage s. v. r. zur Kenntnißnahme zu übersenden.

---

[1]) Dieses Aktenstück beweist, daß Graf Bismarck in zollpolitischen Fragen schon damals, selbst dem Minister Delbrück gegenüber — wenn auch nur vereinzelt — die Initiative ergriffen hat.

[2]) Abgedruckt findet sich die Eingabe in der Hamburger Börsenhalle. Hier finden sich auch die 60 Artikel zusammengestellt, welche zusammen im Jahre 1866 die winzige Zolleinnahme von 59119 Thlrn. Ertrag ergeben hatten. Unter allen diesen 60 Tarifpositionen war keine, welche im Jahre 1866 einen Ertrag von 3000 Thlrn. ergeben hätte. Außer der Streichung aller uneinträglichen Positionen wollten die Aeltesten der Kaufmannschaft in Königsberg den Zolltarif weiter durch Zusammenfassung verwandter Positionen und Aufhebung vieler minutiöser Unterscheidungen vereinfacht wissen.

[3]) Ueber das Ergebniß der Rücksprache geben die Akten keinen Aufschluß; die Angelegenheit wurde von dem Bundeskanzler nicht weiter verfolgt.

Soweit ich mich der Berichte der preußischen Lokalbehörden entsinne, scheinen diese auch über den Verkehr auf der Königsberger Getreidebörse nicht in der erwünschten gründlichen Weise informirt zu sein, wie sich denn überhaupt in dieser Nothstandssache[1]) wiederum die Wahrnehmung geltend macht, daß es dem staatlichen Organismus in vielfachen Beziehungen an denjenigen Organen gebricht, welche berufen und geeignet sind, die Wechselwirkung zwischen der Staatsregierung und dem wirklichen Leben, insbesondere dessen in der Neuzeit erst entwickelten Erscheinungen, zu vermitteln und aufrecht zu erhalten.

Da die Nachtheile eines solchen Mangels augenfällig sind, so habe ich nicht unterlassen wollen, Ew. Excellenz anheimzugeben: ob Sie nicht vom Standpunkte Ihres Ressorts Veranlassung finden, in der fraglichen Richtung die Initiative zu ergreifen und in geeigneter Weise die Lücken auszufüllen, welche sich jedesmal fühlbar machen, sobald es sich um außerhalb der gewöhnlichen Geleise sich bewegende Zustände handelt.

Bei diesem Vorschlage ist für mich die Auffassung maßgebend, daß unser, in seiner damaligen Conception mustergültiger Beamten-Organismus auf einen in der Hauptsache Ackerbau treibenden Staat berechnet war und daß derselbe im Wesentlichen unverändert geblieben ist, obschon die Entwickelung der Gegenwart den Grundcharakter des Staates nahezu umgewandelt und Gestaltungen in das Leben gerufen hat, die bis heute unvermittelt neben dem Beamtenthum stehen und sich fortbilden, und für welche es innerhalb des Staatsmechanismus an den entsprechenden Organen gebricht.

Zu diesen Gestaltungen rechne ich vor Allem und ohne damit Ew. Excellenz eigenem Ermessen vorgreifen oder den Gegenstand erschöpfen zu wollen, die Entwickelung des Börsenverkehrs, der, ohne Schranke und Kontrole, wie er sich jetzt entfaltet, mir die bisherige Solidität unserer Industrie wie unserer Zustände überhaupt mit ernsten Gefahren zu bedrohen scheint,[2])

---

[1]) Vgl. S. 103.

[2]) Zu einem ähnlichen Schlusse gelangten kürzlich (Anfangs Oktober 1889) in Bezug auf das Treiben an der Fondsbörse die Berliner Politischen Nachrichten, welche darüber anscheinend offiziös schrieben: „Das Treiben an der Fondsbörse ist in der letzten Zeit in der Presse mehrfach, und zwar von Blättern der verschiedensten politischen und wirthschaftlichen Richtungen, zum Gegenstande lebhafter Angriffe gemacht. Die Kreuz-Ztg., die National-Ztg., die Vossische Ztg., die Frankf. Ztg., von anderen nicht zu reden, vereinigten sich in der Verurtheilung des Börsenspiels und der damit zusammenhängenden Kurs-

und deshalb der Regierung nach meinem Ermessen die unabweisliche Verpflichtung auferlegt, sich Organe zu verschaffen, durch welche sie nicht allein über den Verkehr an der Börse in laufender und ausreichender Kenntniß erhalten, sondern auch in den Stand gesetzt wird, den Börsenverkehr mit den höheren Interessen des Staats in Einklang zu erhalten.

Ew. Excellenz würden mich deshalb auch durch möglichste Beschleunigung dieser Angelegenheit zu besonderem Danke verpflichten." [1])

---

treibereien. Wenn aber zugleich der Auffassung Ausdruck gegeben wird, daß Mißbräuchen der beklagten Art nicht, oder wenigstens nicht ohne schwere Schädigung des berechtigten Börsenverkehrs, entgegengetreten werden könne, so ist demselben nicht zuzustimmen. Genau dieselben Einwendungen wurden erhoben, als vor 2 Jahren die Mißstände an der Produktenbörse zur Sprache gebracht und deren Beseitigung durch Anwendung des staatlichen Aufsichtsrechts angeregt wurde. Jene Mißbräuche sind auf Anregung der Staatsaufsichtsbehörde durch Aenderung der Börsenordnung beseitigt, ohne daß die Bedeutung oder der Verkehr der Produktenbörse die geringste Beeinträchtigung erfahren hätte. Im Gegentheil, es hat die Stellung der Berliner Produktenbörse sich unter der Herrschaft der neuen Bestimmungen zu einer noch größeren Bedeutung gehoben. Man wird nach den auf diesem Gebiete gemachten Erfahrungen vertrauen dürfen, daß es der Staatsaufsichtsbehörde im Verein mit den kaufmännischen Korporationen gelingen werde, auch den auf der Fondsbörse zu beklagenden Mißbräuchen ein Ende zu machen, sobald sie ihr Eingreifen für angezeigt erachtet. Dieser Zeitpunkt scheint nicht mehr fern zu sein. Der Staat hat freilich an der Ordnung der Produktenbörse insofern ein anderes Interesse als an der Fondsbörse, als die dort hervorgetretenen Mißbräuche direkt und täglich nachweisbar eine Schädigung der heimischen Produktion nach sich zogen. Aber wenn auch nicht genau das nämliche, so hat der Staat gleichfalls ein erhebliches Interesse an einer solchen Ordnung der Fondsbörse, daß Auswüchsen der jetzt wahrzunehmenden Art wirksam entgegengetreten werde. Neben dem vom sittlichen wie volkswirthschaftlichen Standpunkte gleich wichtigen Interesse, zu verhindern, daß das Spiel einen breiten Raum in dem heimischen Erwerbsleben einnimmt, kann es dem Staate keineswegs gleichgültig sein, daß die vorhandenen Kapitalien in den Dienst des Börsenspiels gestellt, der Befriedigung des reellen Kreditbedürfnisses entfremdet und dem Handel und Gewerbe das Geld vertheuert oder gar entzogen werde. Gerade der Staat hat aber auch angesichts der alljährlich für Zwecke des Reichs und Staats aufzunehmenden Anleihen im Betrage von Hunderten von Millionen Mark ein sehr reelles und dringendes Interesse daran, zu verhindern, daß der Geldmarkt zu Zwecken des wilden Börsenspiels in Anspruch genommen und dadurch die Unterbringung seiner eigenen Anleihen erschwert wird. Ohne Zweifel werden Erwägungen dieser Art auch die zuständigen Organe des Staates beschäftigen, und wir zweifeln nicht, daß dieselben zu geeigneter Zeit greifbare Gestalt gewinnen werden." Man vgl. hierzu auch den Artikel: „Die Verstaatlichung der Börse" in dem Deutschen Wochenblatt, II. Jahrg. Nr. 39 vom 26. September 1889: „Ein Börsengesetz muß die staatliche Organisation der Börse herbeiführen, mit anderen Worten, wir müssen die Börsen, um das beliebte Schlagwort zu brauchen, verstaatlichen."

[1]) Die Anfrage findet keine Erwiderung. Wegen der weiteren Verfolgung der Frage siehe das unten folgende Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz vom 2. Februar 1868, Urk. 67.

65.

22. Januar 1868. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen. Mängel in Bezug auf die Zufuhr von Lebensmitteln und die Beschaffung der Frühjahrssaat. Pflicht der Regierung zu schleuniger Remedur.**[1])

„Ew. Excellenz beehre ich mich hierneben eine im Finanzministerium gefertigte Zusammenstellung der bis jetzt dort eingegangenen Berichte über den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen zur Kenntnißnahme zu übersenden.[2])

Zu meinem lebhaften Bedauern glaube ich aus diesen Berichten entnehmen zu müssen, daß gerade diejenige Maßregel, welche ich seit Monaten, auch Ew. Excellenz gegenüber, als die dringendste bezeichnet und um deren schleunige Ausführung ich wiederholt gebeten habe, noch immer nicht in das Werk gesetzt worden ist.

Fast in allen Berichten findet sich die Anführung, daß in den betroffenen Distrikten die Zufuhr der nothwendigsten Lebensmittel mehr oder weniger unzureichend ist und daß die in jeder Lokalität effektiv vorhandenen Vorräthe nicht die Garantie gewähren, daß für die Ernährung der Bevölkerung bis zur nächsten Ernte und für die Frühjahrsbestellung der erforderliche Bedarf gedeckt ist.

In dieser Beziehung darf jedoch kein Zweifel bleiben.

Die Regierung hat die unabweisliche Pflicht, für sich zur Evidenz festzustellen, ob und daß die erforderlichen Vorräthe in jedem einzelnen Kreise vorhanden sind und eventuell für die sofortige Ergänzung dieser Vorräthe in geeigneter Weise Sorge zu tragen.

Hiermit ist aber um so schleuniger vorzugehen, als zur Zeit die Getreidepreise sogar noch den Export aus den preußischen Häfen gestatten und daher die Beschaffung des nothwendigen Bedarfs noch zu relativ mäßigen Preisen zu ermöglichen ist, und als überdies — auch abgesehen davon, daß

---

[1]) Vgl. Urkunde 62.

[2]) Die Noth und die Hülfsbedürftigkeit waren in Folge der großen Kälte noch im Zunehmen begriffen, und es bedurfte der vereinten Anstrengungen der Behörden und aller Kreise der Bevölkerung, um der äußersten Bedrängniß zu steuern.

demnächst die Preise, namentlich bei grell hervortretendem Bedürfniß, eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren dürften — mit dem Eintritt des Frühjahrs die von den chaussirten Kommunikationswegen abgelegenen Gegenden vielleicht zeitweise unpassirbar, jedenfalls aber dem Transporte viel schwerer zugänglich sind.

Ew. Excellenz beehre ich mich deshalb wiederholt zu ersuchen, die nöthigen Anordnungen treffen zu wollen, daß in jedem Kreise das Verhältniß des vorhandenen Vorraths zu dem obwaltenden Bedürfniß genau festgestellt, und wo sich ein Mißverhältniß herausstellt, unverzüglich und so lange der Frost die Wege passirbar macht, die nöthigen Einleitungen getroffen werden, das vorhandene Manko rechtzeitig zu decken.

Die ungesäumte Erledigung dieser Angelegenheit ist meines Erachtens um so dringender, als sonst im Frühjahr in einzelnen der Kommunikation schwer und langsam zugänglichen Oertlichkeiten die Kalamität Dimensionen annehmen könnte, deren Bewältigung und Verantwortung schwer zu tragen sein dürften.

Von dem, was Ew. Excellenz in dieser Beziehung verfügen, bitte ich mich des Baldigsten in Kenntniß setzen zu wollen." [1])

66.

23. Januar 1868. **Schreiben an den Finanzminister Freiherrn von der Heydt, betr. den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen; Ausdehnung der Darlehnskassen auf die kleineren Handwerker.**

„Ew. Excellenz sage ich für die mir unter dem 17. h. übersandte Zusammenstellung der bis dahin bei Ihnen eingegangenen Berichte über den Nothstand in den Regierungsbezirken Königsberg und Gumbinnen meinen Dank.

Wenngleich diese Berichte sonst nicht unwesentliche Widersprüche enthalten, so stimmen dieselben doch fast alle darin überein, daß besonders die Lage der kleineren Handwerker in den Städten zu ernsteren Besorgnissen Veranlassung giebt.

[1]) Die Angelegenheit findet ihre Erledigung ohne weitere Korrespondenz, vgl. die folgende Urkunde.

Zur Hebung dieser Besorgnisse ist bereits früher und von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, daß es sich empfehlen dürfte, die Wohlthat der Darlehnskassen auch auf diese kleineren Handwerker auszudehnen und denselben dadurch die Möglichkeit zu verschaffen, sich durch ihre eigene Kraft über die gegenwärtige Kalamität hinwegzuhelfen.

Indem ich mir daher erlaube, diese Frage Ew. Excellenz Erwägung anheim zu geben, behalte ich mir gleichzeitig vor, sowohl über jene Ausdehnung als auch über die fernere Frage: wie die Königliche Regierung sich zu dem schon jetzt hervortretenden und wahrscheinlich bald erheblichere Dimensionen annehmenden Nothstande des größeren Grundbesitzes zu stellen haben wird, demnächst die Beschlußfassung des Königlichen Staatsministeriums herbeizuführen." [1])

26. Januar 1868. Zwischen dem Bundeskanzler Grafen von Bismarck und dem französischen Botschafter Benedetti werden gleichlautende Noten ausgetäuscht, durch welche eine Uebereinkunft etwa folgenden Inhalts abgeschlossen ist:

Zwischen Frankreich und den Großherzoglich mecklenburgischen Regierungen soll eine Erklärung dahin gehend erfolgen, daß Letztere von den auf den Bestimmungen des Vertrags von 1865 beruhenden Verpflichtungen entbunden werden, und zwar von dem Zeitpunkte ab, wo der neue Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Oesterreich in Kraft tritt.

Durch den Vertrag mit Oesterreich wird im Zollverein eine Ermäßigung des Weinzolls (auf $2^2/_3$ Thlr.), wie des Zolls auf leichte Baumwollwaaren und einige andere Gegenstände eintreten.

Hiermit war das Hinderniß beseitigt, welches seither dem Eintritt der beiden Mecklenburg in den Zollverein und im Zusammenhange damit dem Abschlusse eines neuen Handelsvertrags mit Oesterreich entgegenstand.[2])

67.

2. Februar 1868. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betr. die Schaffung von Organen zur Information der**

[1]) Die inneren Ressortminister treten in Betreff der Angelegenheit sofort in das Benehmen. Vgl. die Urkunde 72. Zur Bekämpfung des Nothstandes erbat sich die Regierung im Februar 1868 verstärkte Geldmittel vom Landtage.

[2]) Dem Abschluß dieser Uebereinkunft, welche einen neuen wichtigen Fortschritt der deutschen Handelspolitik in unmittelbare, sichere Aussicht stellte, gingen langwierige diplomatische Verhandlungen voraus, woran sich der Bundeskanzler lebhaft betheiligte. Aus der großen Zahl der in dieser Frage gewechselten, von dem Grafen Bismarck gezeichneten Aktenstücke kommen hauptsächlich zwei in Betracht, welche wir mit Rücksicht auf den Umstand, daß dieselben bereits in Aegidis Staatsarchiv Bd. 14, Seite 310 u. 312 veröffentlicht sind, übergehen zu können glauben.

Regierung über den Börsenverkehr, sowie über die Lage der arbeitenden Klassen. Mängel des Beamten-Organismus gegenüber dem veränderten Wirthschaftsleben. Auswüchse des Börsenverkehrs, Nothwendigkeit einer Kontrole desselben. Schaffung eines sachverständigen Kontrolamtes. Vortheile einer staatlichen Beaufsichtigung der Börse. Bessere Orientirung der Regierung über die Lage der arbeitenden Klassen. Hinweis auf die Untersuchungs-Kommission in England. [1])

„Bei der Behandlung der jetzt vorliegenden Nothstandssachen hat sich bei mir unter Anderem die Wahrnehmung geltend gemacht, daß es den staatlichen Institutionen in manchen Beziehungen an denjenigen Organen gebricht, welche berufen und geeignet sind, die Wechselwirkung zwischen der Staatsregierung und dem wirklichen Leben, insbesondere dessen in der Neuzeit erst entwickelten Erscheinungen, zu vermitteln und aufrecht zu erhalten.

In Folge dieser Wahrnehmung habe ich mich auch bereits mit dem Herrn Minister des Innern in Korrespondenz gesetzt [2]) und denselben insbesondere darauf aufmerksam gemacht, daß der Verkehr an der Börse, sowohl was die Getreide- als was die Geldbörse anlangt, eine Bedeutung erlangt hat, die es der Regierung zur Pflicht macht, sich Organe zu verschaffen, welche sie über jenen Verkehr in laufender ausreichender Kenntniß erhalten.

Da jedoch Erscheinungen an der Börse keine isolirten sind, sondern mit der gesammten kommerziellen und industriellen Entwickelung in der lebendigsten Wechselwirkung stehn, so habe ich nicht unterlassen wollen, auch Ew. Excellenz Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand hinzulenken.

Unser in seiner ursprünglichen Conception relativ mustergiltiger Beamten-Organismus ist auf einen in der Hauptsache Ackerbau treibenden Staat, und zwar auf einen Betrieb mit eigenen Leuten, berechnet und seitdem im Wesentlichen unverändert geblieben, obwohl die Entwickelung der Gegenwart den Grundcharakter des Staates wesentlich gewandelt und

---

[1]) Die Frage ist zum Theil bereits in der Urkunde 64 behandelt. Einzelne Gesichtspunkte, welche bereits in dem Vorgange enthalten sind, durften indessen des Zusammenhangs halber hier nicht gestrichen werden.

[2]) Vgl. Urkunde 64.

Gestaltungen in das Leben gerufen hat, die bis heute unvermittelt neben dem Beamtenthum stehen und sich fortbilden, und für welche es der Regierung an den entsprechenden Handhaben gebricht.

Ohne Ew. Excellenz Wahrnehmungen präjudiciren zu wollen, hat sich mir je länger desto mehr die Ueberzeugung aufgedrängt, daß die Entwickelung unseres Börsenverkehrs, wie er sich jetzt entfaltet, die bisherige Solidität unserer Industrie und unseres Geldverkehrs mit ernsten Gefahren bedroht.

Bei dem großen Gewicht, mit welchem die Börse auf alle industriellen und kommerziellen Verhältnisse drückt, scheint mir auf Seiten der Regierung die Pflicht nicht abzuweisen zu sein, den Verkehr an der Börse nicht länger ohne organisirte Kontrole zu lassen, um aus einer solchen das Material zur Beurtheilung der Frage zu schöpfen, ob die Regierung der Thätigkeit der Börse eine für das Ganze heilsamere Richtung zu geben vermag.

Die Mittel für diesen Zweck scheinen vor Allem in der Herstellung eines sachverständigen, allen eigenen Geschäften fernstehenden Kontrolamtes zu bestehen, dessen Wahrnehmungen weiteren Anhalt dazu geben dürften, ob nach der Analogie der Börsen anderer Länder der Vertrieb auswärtiger Papiere der Regierungsgenehmigung unterworfen werden, ob die fremden Papiere besteuert und ob das noch bestehende Kaufstempel-Privilegium für die Geschäfte an der Börse abgeschafft werden soll.

Diese Maßregeln würden den doppelten Nutzen haben, nicht allein die unfruchtbare Spekulation angemessen zu beschränken, sondern auch der Staatskasse Einnahmen zuzuführen, die sie besser nirgendwo erheben kann.

Nicht minder hat sich bei Gelegenheit des gegenwärtigen Nothstandes die Thatsache herausgestellt, daß die Königliche Regierung über die Lage der arbeitenden Klassen, der ländlichen wie der industriellen, einschließlich der kleinen Handwerker, nicht diejenige gründliche und erschöpfende Information besitzt, welche erforderlich ist, um nicht allein das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein eines Nothstandes, sowie die geeignetsten Mittel zu dessen Beseitigung rechtzeitig ermessen, sondern auch derartigen Erscheinungen abhelfend entgegentreten zu können.

Auch diese Aufgabe wird die Regierung nur zu lösen im Stande sein, wenn sie sich dafür geeignete Organe zu beschaffen versteht.

In dieser Beziehung mache ich darauf aufmerksam, daß sogar in

England, dem Mutterlande der Selbstregierung, das Bedürfniß der Praxis stärker gewesen ist als die Theorie, und daß dort jetzt Regierung und Parlament Hand in Hand gehen, um durch Beamte und Untersuchungs-Kommissionen nicht allein die thatsächlichen Zustände in das hellste Licht zu stellen und die Beobachtung der bestehenden Gesetze zu überwachen, sondern gleichzeitig das nöthige Material für den Ausbau der Gesetzgebung und die Beseitigung der erkannten Uebelstände zu gewinnen. Ich darf die Gesetzgebung und die entsprechenden Institutionen Englands als bekannt voraussetzen. Die betreffenden Inspektoren und Unter-Inspektoren sind für die dortige Regierung ein so werthvolles Organ, daß man dieselben schon für einzelne Betriebe speziell berufen hat, z. B. für die Kohlen-Bergwerke, in Bezug auf welche die wiederholten Unglücksfälle in neuester Zeit auch für Deutschland zur gesteigerten Aufmerksamkeit auffordern dürften.

Ew. Excellenz beehre ich mich deshalb zu ersuchen, mich baldgefälligst vergewissern zu wollen, ob Sie es mit mir für zweckmäßig und geboten erachten, in der angedeuteten Richtung vorzugehen oder welche Maßregeln Sie event. von Ihrer Seite empfehlen zu sollen glauben." [1])

---

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz erklärt sich mit dem Grafen Bismarck darin einverstanden, daß es für die Regierung unerläßlich ist, von dem Börsenverkehr nach Umfang und Richtung möglichst eingehende Kenntniß zu erhalten. Es fehle aber nicht an Mitteln, um über den Gang des Handels und der Gewerbethätigkeit im Allgemeinen und des Börsenverkehrs insbesondere Aufschluß zu erhalten, soweit die Regierung daran ein praktisches Interesse habe. Die Centralstellen besäßen in der Verwaltung der beiden Haupt-Geldinstitute des Landes, der Preußischen Bank und der Seehandlung, die Organe zu einer stetigen Beobachtung des Börsenverkehrs, mit welchem beide — wie des Näheren ausgeführt — in unausgesetzter und inniger Beziehung ständen. Der Handelsminister vermochte ferner die Ansicht des Grafen Bismarck nicht zu theilen, daß es erforderlich sei, oder auch nur zweckmäßig sein würde, den Börsenverkehr unter eine „organische Kontrole" zu stellen. Daß die kaufmännische Reellität der Berliner Börse — worauf Graf Itzenplitz seine weiteren Ausführungen beschränkt — in irgend bedenklicher Weise Schaden genommen, könne nicht behauptet werden. „Erfahrene Geschäftsleute, mit denen ich darüber gelegentlich Rücksprache genommen habe, und welche volles Vertrauen verdienen, versichern, daß die Berliner Geldbörse sich durch Reellität vortheilhaft auszeichne und daß dies auch von der Getreidebörse, obschon nicht in ganz gleichem Maße gelte. . . . Mehr als auf die Behandlung der Geschäfte scheinen Ew. Excellenz indessen Gewicht zu legen auf die Art und den Gegenstand derselben. In dieser Beziehung ist es richtig, daß die sogen. Spekulationsgeschäfte einen großen Umfang erreichen, und daß an unseren, und namentlich an der Berliner Börse fremde Papiere in hohen Beträgen gehandelt werden. Man kann gegen die ersteren einwenden, daß sie nach Art des Spiels, welchem sie gleichen, ruineuse Verluste und unreelle Gewinne zur Folge haben, und daß sie bedeutende Summen dem soliden Geschäfte entfremden. Man kann dem Handel mit fremden Papieren vorwerfen,

68.

14. Februar 1868. **Schreiben an den Generallandschaftsrath von Heyden-Kartlow, betreffend das Projekt einer Bundes-Pfandbank.**

„Ew. Hochwohlgeboren sage ich für den mir unter dem 6. d. M. übersandten Statutsentwurf einer Bundes-Pfandbank hierdurch meinen Dank.

---

daß er den heimischen Unternehmungen, welche des Kredits bedürfen, das Kapital entziehe und, außer der Gefahr von Verlusten für das Nationalvermögen bei unsicheren Anlagen, einen besonderen Anreiz für die Gewinn- und Spielsucht in sich enthalte, welche solchen Papieren aus bekannten Gründen sich mit Vorliebe zuwenden. Gleichwohl trage ich kein Bedenken, mich mit Entschiedenheit gegen die Schöpfung einer staatlichen Behörde zu erklären, welche berufen werden möchte, den Börsenverkehr unter Kontrole zu nehmen und ebenso gegen die Maßregeln, welche ein solches Kontrolamt nach den gegebenen Andeutungen vorzubereiten haben würde: die staatliche Genehmigung für den Handel mit auswärtigen Papieren und die Besteuerung dieses Handels oder der Börsengeschäfte überhaupt. Ich halte dafür, daß solche Maßnahmen nicht blos die beabsichtigte Wirkung nicht erreichen, sondern daß sie das Uebel, statt es zu heilen, verschlimmern, oder daß sie andere oder schwerere Uebelstände als die vorhandenen herbeiführen würden." Wichtig sei insbesondere die schon jetzt bestehende Bestimmung, daß die sogen. Differenzgeschäfte, welche den Haupttheil der Spekulationsgeschäfte bilden, in dem amtlichen Kurszettel nicht notirt werden dürften. Die von dem Grafen Bismarck voraussichtlich im Auge gehabte Kontrolbehörde in Paris, die chambre syndicale des agents de change, empfehle sich in keiner Weise zur Nachahmung; das Institut werde auch in Frankreich auf das Bestimmteste verurtheilt. Die Frage sei übrigens keineswegs neu, sie habe vielmehr die Gesetzgebung schon vielfach beschäftigt. (Folgt ein Hinweis auf die Prohibitivvorschriften in den Allerhöchsten Ordres vom 31. März 1832, 22. Juni 1837, 13. Mai 1840 und 24. Mai 1844). Die Verhältnisse seien aber mächtiger gewesen als das Gesetz, und das sei bei der Beseitigung der gedachten Vorschriften durch Allerhöchsten Erlaß vom 18. März 1861 ausgesprochen worden. „Ich bin der Meinung, daß wir ähnliche Erfahrungen machen würden, wenn jetzt der Handel mit ausländischen Papieren von der Regierungsgenehmigung abhängig gemacht werden sollte. Ganz abgesehen von der Schwierigkeit, die Unterscheidung richtig zu treffen, und von den politischen Bedenken, welchen die Ausschließung einzelner fremder Staatspapiere vom Handel oder auch nur vom amtlichen Kurszettel unterliegen würde, würde die Ausschließung den Handel keineswegs hindern, oder auch nur mindern; er würde nur aus dem Börsenraume verdrängt und außerhalb desselben verlegt werden. Wie die Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft vor Erlaß der Allerhöchsten Ordre vom 31. März 1861 in ihrem Gutachten mit Recht bemerkten, ist es nicht möglich, Privatnotizen zu unterdrücken, und durch die Untersagung wird nur Gelegenheit zur Täuschung gegeben." Prinzipielle Gründe sprächen theilweise gegen die weiteren Vorschläge einer Besteuerung des Handels mit auswärtigen Papieren und die Aufhebung des sogen. Kaufstempel-Privilegiums für die Börsengeschäfte. Den Wunsch des Grafen Bismarck, daß die Staatsregierung über die Lage der arbeitenden Klassen, der ländlichen wie der industriellen, einschließlich der kleinen Handwerker, möglichst genau unterrichtet sein möge, theilte Graf Itzenplitz vollkommen. Einer Ausdehnung der Thätigkeit der Fabrikeninspektoren auf andere Fabriken, als diejenigen,

Einverstanden mit den von Ew. Hochwohlgeboren aufgestellten wesentlichen Gesichts- und Zielpunkten,[1]) werde ich gern die Hand dazu bieten, dieselben — soweit nicht unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen — ihrer Realisirung entgegen zu führen und gebe mich der Hoffnung hin, daß Sie bei der bevorstehenden Berathung insbesondere die Frage klar legen werden: in welcher Weise die bestehenden Landschaften am besten in den von Ihnen aufgestellten Rahmen einzufügen sein werden?"

69.

26. Februar 1868. **Erlaß an den Gesandten von Gerolt in Washington, betreffend Untersuchungen über die Beförderung von Auswanderern. Beschaffung statistischen und sonstigen Materials.**

„Vorgänge, welche Eurer Hochwohlgeboren aus den Zeitungen bekannt sind,[2]) haben die Behörden des Norddeutschen Bundes veranlaßt, die

in welchen jugendliche Arbeiter beschäftigt werden, stehe das Gesetz entgegen. „Sie sind nicht berechtigt, in solchen Fabriken Zutritt zu verlangen. Indessen habe ich schon früher die Frage in Erwägung genommen, ob nicht ihr Wirkungskreis rechtlich und räumlich zu erweitern, und in allen Bezirken, wo die Industrie von einiger Bedeutung ist, Beamte einzuführen sein möchten, denen außer der Handhabung der Gesundheits- und Wohlfahrtspolizei in den Fabriken zugleich obliegen würde, sich über die gesammte Lage der Arbeiterbevölkerung stetig zu informiren und die Regierung davon in Kenntniß zu erhalten." (Schreiben vom 23. April 1868.)

[1]) Die Grundlage des Statutentwurfs war eine gemeinsame Haftung aller Darlehnnehmer. Vom Staate war nichts gefordert, als die Oberaufsicht und ein geringer Kostenvorschuß, leihweise, um den Mechanismus in Wirksamkeit zu setzen. „Die Organisation der Bundes-Pfandbank — so heißt es in der Eingabe — soll sich an die vorhandene politische Organisation jedes Bundeslandes anschließen. Ihre Bedeutung liegt ebenso sehr in ihrer politischen wie in ihrer ökonomischen Wirksamkeit. Eine gegenseitige Verhaftung der Land- und Hausbesitzer von „Stadt und Land" wird das Bundesgebiet zusammenlöthen wie im Feuer. Sie wird einen unwiderstehlichen Einfluß ausüben durch die Interessenverbindung derjenigen Besitzenden des ganzen Bundesgebiets, welche durch natürliche Verhältnisse in Trennung und Zerstreuung gehalten, gerade die beharrenden, von Natur konservativen Elemente bilden. Das Kreditinstitut wird endlich von vielen „Schwachen" in der Ew. Excellenz natürlichen und angeborenen politischen Partei als eine That für sie, als eine endlich gewährte Beachtung ihrer Bedürfnisse, als eine gewissermaßen zu beanspruchende Belohnung für mitunter widerwillig geleistete Dienste angesehen werden." Vgl. Urkunde 71.

[2]) Nachdem schon im Jahre 1867 das einer Hamburgischen Rhederfirma gehörige Auswandererschiff „Brougham" in Folge von Ueberfüllung, von Verabreichung verdorbener Lebensmittel und schlechten Trinkwassers und besonders auch wegen Mangel eines Arztes auf der Reise nach New-York eine große Anzahl Auswanderer durch den Tod verloren hatte, war das derselben Rheder-

Rhederei, welche sich mit der Beförderung von Auswanderern befaßt, einer Untersuchung zu unterwerfen, von deren Ergebniß es abhängen wird, welche legislativen oder administrativen Maßregeln zu ergreifen sind. Zur Ergänzung und Kontrole dieser an den Abfahrtsplätzen geführten Untersuchung bedarf es korrespondirender Ermittelungen an dem Landungsplatze. Eure Hochwohlgeboren ersuche ich daher um Auskunft:

1. ob und welche Behörden dort bestehen, welche von dem Zustande der Einwandererschiffe und ihrer Passagiere Kenntniß zu nehmen haben;
2. welche Befugnisse und Instruktionen dieselben haben;
3. welche Befunde sie in Betreff deutscher Schiffe konstatirt haben; eventuell unter Beifügung der Berichte, falls dieselben zugänglich sind.

Eure Hochwohlgeboren werden mich zum Dank verpflichten, wenn Sie auch über den Bereich dieser Fragen hinaus mich mit Material oder gutachtlichen Vorschlägen für den Eingangs bezeichneten Zweck versehen können."[1])

70.

26. Februar 1868. **Erlaß an den Königlichen Korvetten-Kapitän Henk in Hamburg, betreffend Untersuchungen über die Beförderung von Auswanderern.**

„In Ausführung Ihres Auftrags, betreffend die Auswanderer,[2])

firma gehörige Auswandererschiff „Leibnitz", geführt vom Kapitän Bornhold, Anfang 1868 von Hamburg in New-York in einem entsetzlichen Zustande angekommen. Das Zwischendeck, wo 150 Auswanderer 70 Tage lang bei einer größtentheils tropischen Hitze eingepfercht sich befanden, stellte sich als eine wahre Pesthöhle heraus. Dieser Zustand führte denn bald nach der Abfahrt des Schiffes von Hamburg Krankheiten herbei, die um so schneller eine furchtbare Ausdehnung gewannen, als es an einem Arzte und an Arzneien fehlte und als von Seiten des Kapitäns und der Mannschaft Hülfe nicht geleistet wurde. Unter diesen traurigen Verhältnissen starben von den auf dem Schiffe befindlichen 544 Auswanderern, die meist aus Mecklenburg, zum Theil auch aus Pommern, Posen, Sachsen und Thüringen waren und sich als Pächter oder Arbeiter in Illinois oder Wisconsin niederlassen wollten, 108 auf der Reise an Magen- und Darmkatarrh, Bluterbrechen, Typhus u. s. w. Hiermit ist noch nicht einmal das Schlimmste aus den vorliegenden Berichten mitgetheilt worden. Dieser Vorgang gab den Anlaß, daß das Bundeskanzler-Amt auf Grund des Artikels 4 der Norddeutschen Bundesverfassung, der das Auswanderungswesen unter die Aufsicht und Gesetzgebung des Bundes gestellt hatte, Schritte in dieser Angelegenheit that und sich in Verhandlungen mit den Bundesregierungen wegen Anordnung von Maßregeln setzte, die geeignet waren, solchen schreienden Uebelständen für die Zukunft abzuhelfen.

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Adressat war von dem Grafen Bismarck zum Mitglied der Bundes-

werden Eure Hochwohlgeboren sich nicht auf Korrespondenz mit den dortigen Behörden beschränken, sondern auch anderweite Auskunft suchen können, wo sie zu finden ist.

Das zweckmäßigste Verfahren wäre vielleicht eine Vernehmung von Personen, die von dem Betriebe des Rhedereigeschäfts mit Auswanderern aus eigener Erfahrung Kenntniß und kein Interesse zur Sache haben. Sollten die hamburgischen Behörden ihre zu dem Ende erforderliche Mitwirkung nicht gewähren, so würden Eure Hochwohlgeboren mit qualifizirten Privatpersonen in Verbindung treten, ihre Angaben aufzeichnen und sich, soviel wie möglich, über ihre Glaubwürdigkeit vergewissern können. Als einen Mann, der viele Aufschlüsse zu geben und Zeugen nachzuweisen im Stande sein soll, ist mir der Dr. Marr, Georgsplatz 11, bezeichnet worden."

71.

15. März 1868. **Schreiben an das Bundeskanzler-Amt, betreffend die Enquete des Norddeutschen Bundes über das Hypothekenbankwesen. Formulirung der Fragen hierfür.**[1])

„Indem ich dem Bundeskanzler-Amt in der Anlage das mir br. m. übergebene, die Enquete über das Hypothekenbankwesen betreffende Exposé des Geheimen Ober-Finanzraths Wollny[2]) remittire, erlaube ich mir die

---

kommission ernannt worden, welche die in Hamburg zur Sicherung der Auswanderer bestehenden Einrichtungen zu prüfen hatte.

[1]) Zum Zweck einer möglichst umfassenden Vorprüfung, ob auf dem Gebiete des Hypothekenbankwesens die Füglichkeit einer Erleichterung des Realkredits geboten sei, hatte der Bundesrath des Norddeutschen Bundes die Anstellung einer Enquete durch Vernehmung einer größeren Zahl von Personen verschiedener Berufskreise und Lebensstellungen, von welchen eine nähere Kenntniß der Verhältnisse und eine unbefangene Erwägung vorausgesetzt werden durfte, über die einzelnen, bei der Beurtheilung des Gegenstandes vorzugsweise in Betracht kommenden Punkte beschlossen. In Ausführung dieses Beschlusses sollte eine Anzahl Personen, welche von den Bundesregierungen als besonders geeignet bezeichnet worden waren, über das Hypothekenbankwesen Auskunft zu geben, durch den Ausschuß für Handel und Verkehr vernommen werden. Die Vernehmungen sollten auf Grund vorher formulirter Fragen erfolgen, welche jedoch nicht sowohl die Aufgabe der Enquete zu erschöpfen, als vielmehr den Gang derselben im Allgemeinen vorzuzeichnen und durch Hervorhebung der wichtigsten Gesichtspunkte den Sachverständigen einen Anhalt zu eingehender Darlegung ihrer Erfahrungen und Urtheile zu geben bestimmt waren.

[2]) Wollny war preußisches Mitglied des Bundesraths und Vorsitzender des mit der Enquete befaßten Bundesraths-Ausschusses für Handel und Verkehr.

Bemerkung hinzuzufügen, daß ich dessen materiellen Inhalt im Wesentlichen erschöpfend finde, daß mir aber, neben einigen Zusätzen, eine anderweite Gruppirung und Formulirung zweckmäßig erscheint und ich einen hiernach modifizirten Entwurf dem Bundeskanzler-Amt übersende." [1])

1. April 1868. Graf Bismarck übersendet dem Minister Delbrück eine ihm eingesandte Broschüre über die Auswanderungsfrage mit einem kurzen Inhaltsauszuge des Geheimen Legationsraths Bucher. Im Eingang des letzteren heißt es: „Hamburg hat nie ein Landgebiet gehabt, ist eine Kolonie von Leuten, die ihr Glück machen wollen, zeigt, wohin „die wirthschaftliche Freiheit" (Manchesterwissenschaft) führt, wo ihr weder eine Staatsgewalt noch ein Grundbesitz gegenüberstehen, sondern sie den Staat gestaltet."

72.

15. Mai 1868. **Schreiben an den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend den Nothstand in Preußen. Erhebungen über ungerechte Vertheilung der Saatvorschüsse.** [2])

„Der mir von Ew. Excellenz in Abschrift mitgetheilte Bericht des Regierungspräsidenten zu Gumbinnen vom 8. d. Mts. enthält unter Anderm die Mittheilung: daß über die stattgehabte Vertheilung der Saat-Vorschüsse vielfach geklagt werde, daß ein Theil dieser Klagen seine Berechtigung habe, und insbesondere, daß größere Grundbesitzer und unter ihnen gerade solche, welche ihren Kredit nach anderer Richtung hin ohne Schwierigkeiten hätten zur Geltung bringen können, sich die Wohlthaten des Staats in einer Weise haben zufließen lassen, welche der eigentlichen Zweckverwendung der gewährten Summen ferner lag.

Ew. Excellenz beehre ich mich zu ersuchen, die hierauf bezüglichen That-

---

[1]) Unterm 26. März 1868 unterbreitete Graf Bismarck dem Bundesrath des Zollvereins eine Denkschrift, betr. die Ermäßigung der Eisenzölle, nebst einer Zusammenstellung der Anträge des Präsidiums. Dieses Aktenstück ist, wiewohl die Bundesraths-Drucksachen sonst geheim sind, bereits publici juris, da ein Exemplar der Drucksachen des Bundesraths des Zollvereins der Bibliothek des Reichstags einverleibt ist. Dieselbe Bewandniß hat es mit dem Schreiben des Grafen Bismarck an den Bundesrath des Zollvereins d. d. 31. März 1868, betr. den Abschluß eines Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrags mit den Hawaiischen Inseln.

[2]) Vgl. oben Urkunde 65 ff.

sachen aufklären und feststellen, und insbesondere auch ermitteln zu lassen: ob und inwieweit dabei etwa ein Mißbrauch vorgekommen ist?

Nach Lage der Sache dürfte übrigens die Feststellung der Namen der in Frage stehenden größeren Grundbesitzer auch politisch nicht ohne Interesse sein." [1])

73.

24. Mai 1868. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die schleswig-holsteinische Austernfischerei.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich in der Anlage Abschrift eines mir zugegangenen Aufsatzes zu übersenden, welcher die Verhältnisse der schleswig-holsteinschen Austernfischerei und die Mittel, derselben einen erhöhten Aufschwung zu verleihen, bespricht, und erlaube mir diese, in volkswirthschaftlicher Beziehung wichtige Angelegenheit vertrauensvoll der wohlwollenden Förderung Ew. Excellenz zu empfehlen." [2])

74.

7. August 1888. **Varzin. Schreiben an den Kabinetsrath von Mühler, betreffend die Bildung von Gesellschaften in der Rheinprovinz zur Pachtung von größeren Gütern in den östlichen Provinzen.** (Auszug.)

„Der Ober-Präsident a. D. Freiherr von Senfft-Pilsach beabsichtigt, wie Ew. Hochwohlgeboren wissen, seine Gramenzer Güter mit Einschluß der dortigen Zuckerfabrik an ein Konsortium in der Rheinprovinz zu verpachten". . .

Es sei zu erwarten, daß ein solches, auf solidem Grunde ruhendes Unternehmen zu günstigen Resultaten führen und dadurch zur Nachfolge aufmuntern werde. „Auch andere größere Besitzer sind in der Lage, nur durch Verpachtung ihre so wünschenswerthe Betheiligung an den politischen Ge-

[1]) Der Minister des Innern Graf zu Eulenburg erwidert dem Grafen Bismarck, daß die von demselben angeregte Frage bereits vor Eingang des Schreibens vom 15. Mai von den Ressortministern aufgenommen worden sei.

[2]) Abschrift des Aufsatzes übersandte Graf Bismarck am gleichen Tage auch dem Oberpräsidenten Freiherrn von Scheel-Plessen in Kiel mit dem Ersuchen, die darin gemachten Angaben einer sorgfältigen Prüfung unterwerfen und über das Ergebniß ihm berichten zu wollen. Vgl. Urkunde 78.

schäften des Landes zu ermöglichen. Den einheimischen Pächtern aber fehlt es an hinreichenden Mitteln zur Uebernahme größerer Pachtungen.

Gelänge es, potente Pachtgesellschaften zu gewinnen, die sich für die höhere Verwerthung des Bodens verbänden, und ließen sich so Ströme wohlhabender und intelligenter Pächter aus der Rheinprovinz nach Pommern und anderen östlichen Landestheilen leiten, so würde das natürlich auf den Wohlstand dieser Provinzen vortheilhaft wirken und würde dem landwirthschaftlichen Betrieb der Ostsee-Provinzen nachhaltiger aufhelfen können, als die Eröffnung neuer Wege zu direkter Ausnutzung des noch unbeschwerten Kredits der Besitzer." [1])

75.

18. Oktober 1868, **Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Geheimen Ober-Regierungsrath Eck, betreffend die Finanzmaßregeln im Reich (Steuerreform). Deckung der Bundesausgaben durch Bundessteuern bis zur vollen Beseitigung der Matrikularbeiträge. Konsolidirung der Bundesinstitution durch ein solidarisches Finanzsystem. Nachtheile der Matrikularbeiträge. Eine parlamentarische Niederlage kein Grund zur Unterlassung einer richtigen Finanzpolitik. Maßregeln zur Deckung des preußischen Defizits. Eventualitäten im Falle eines ablehnenden Votums des Landtags. Nothwendigkeit einer energischen Vorbereitung der Bundesfinanzvorlagen. Die Haltung der süddeutschen Regierungen und das Zollparlament.** (Diktat.)

„Bei Besprechung der Frage, wie das Defizit des Budgets zu decken,[2]) bin ich mit dem Herrn Finanzminister über das Prinzip einverstanden ge-

---

[1]) Nach der Rückäußerung des Kabinetsraths von Mühler vom 4. Januar 1869 gelang es nicht, die Industriellen der Rheinprovinz zur Bildung von Gesellschaften in der von dem Freiherrn von Senfft-Pilsach bezeichneten Richtung geneigt zu machen; vielmehr erklärten die hervorragendsten Geldmänner, daß nur die Bildung einer Gesellschaft nach dem Muster des Crédit foncier de France eine Aussicht auf Erfolg verspreche. Mit einem derartigen Projekte trage sich der Geheime Kommerzienrath Frhr. Abraham von Oppenheim.

[2]) In einem Schreiben des Finanzministers v. d. Heydt an den Bundeskanzler Grafen von Bismarck vom 6. Oktober 1868 führte derselbe aus, daß zur Deckung des in den preußischen Finanzen vorhandenen beträchtlichen Defizits (jährlich 6 Millionen Thlr.) die Beschaffung neuer Einnahmequellen unerläßlich,

wesen, daß die Deckung der Bundesausgaben durch Bundessteuern bis zu voller Beseitigung der regelmäßigen Matrikularumlagen das zu erstrebende Ziel der norddeutschen Bundespolitik sein müsse. Die nächste Aufgabe der letzteren ist die Konsolidirung der Bundes-Institutionen durch Kräftigung der gemeinsamen Einrichtungen.

Daß dieser Zweck durch ein solidarisches, das politische Leben der Einzelstaaten durchdringendes und zusammenhaltendes Finanzsystem in hohem Grade gefördert wird, daß dagegen in dem bundestäglichen System der Matrikularumlagen ein Element der Zersetzung liegt, sehe ich als einen unbestrittenen Satz an.[1]) Diesem höchsten Zwecke gegenüber sind für mich die Bedenken, welche sich aus parlamentarischen Stimmungen herleiten, untergeordneter und vorübergehender Natur. Es kommt m. E. nicht darauf an, was in der nächsten oder den nächsten parlamentarischen Sitzungen durchzubringen ist, sondern darauf, was den höheren politischen Zwecken angemessen ist. Wollte die Regierung auf ihre Ziele deshalb verzichten, weil die dermalige Majorität der Abgeordneten die Erreichung derselben vielleicht erschweren wird, so würde sie von der Höhe ihrer Aufgabe herab-

und daß seinerseits zu diesem Zwecke die Erhöhung bestehender, sowie die Einführung neuer Zölle und Steuern in Aussicht genommen sei, um deren Bewilligung dann nicht der preußische Landtag, sondern der Reichstag bezw. das Zollparlament anzugehen sein würde. Als Mittel zur Deckung des Bedarfs waren folgende Maßregeln in Vorschlag gebracht: 1. Erhöhung der inneren Tabacksteuer und des Eingangszolls auf Taback; 2. Einführung eines Eingangszolls auf Petroleum und, als Konsequenz hiervon, 3. Einführung einer Steuer auf Gas im Gebiet des Norddeutschen Bundes; 4) Erhöhung der Branntweinsteuer (vielleicht neben reichlicher Bemessung der Exportbonifikation sowie unter Verwandlung der Maischraumsteuer in eine Fabrikatsteuer); 5. Aenderung der Zuckerbesteuerung durch a) Beseitigung derjenigen differentiellen Behandlung, welcher eingehende Rohzucker, je nachdem dieselben zur Konsumtion oder für Raffinerien bestimmt waren, bei der Verzollung unterlagen, b) Ermäßigung der Zollsätze für rohen und für raffinirten Zucker; 6. Besteuerung der Schlußscheine, Aktien ꝛc. im Bundesgebiete. Von den vorstehend bezeichneten Maßnahmen unterlagen die unter den Nummern 1, 2 und 5 aufgeführten der Kompetenz des Zollparlaments, die übrigen der Beschlußnahme des Reichstags. Der Finanzminister erbat sich die Ansicht des Grafen Bismarck zunächst über die Frage: ob seinen Besteuerungsvorschlägen überhaupt näher getreten werden solle? Zu Anfang des Monats Oktober hatte sich übrigens der stellvertretende Vorsitzende des Staatsministeriums, Frhr. v. d. Heydt, zur Besprechung dieser Frage persönlich zum Bundeskanzler nach Varzin begeben.

[1]) Weiter ausgeführt findet man diesen Satz in dem Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 14. April 1869 Nr. 15 „Die Bundesfinanzen" (Nothwendigkeit einer eigenen Finanzwirthschaft des Bundes, Beseitigung der Matrikularbeiträge, Einführung eigener Bundessteuern zum allmäligen Ersatz jener Beiträge aus den einzelnen Staaten).

steigen und die Politik nicht leiten, sondern sich der Leitung einer noch nicht einmal vorhandenen, vielmehr muthmaßlichen Majorität mechanisch unterordnen. Der Verantwortung dafür, daß sie das Richtige nicht vorgeschlagen hat, würde die Regierung durch den Hinweis auf den von ihr vorausgesehenen Widerspruch der Majorität nicht überhoben werden. Lehnen die parlamentarischen Körperschaften die Vorlagen der Regierung ab, so werden sie auch vor der Nation die Verantwortung ihrer Ablehnung zu tragen haben, diese Verantwortung aber fällt auf die Regierung, wenn sie aus Furcht vor parlamentarischen Kämpfen die Vorlagen unterläßt, welche sie im Interesse des Vaterlandes für die richtigen erkannt hat.

Ich schicke dies im Allgemeinen voraus, um zu konstatiren, daß ich die Aussicht auf eine parlamentarische Niederlage als Motiv der Unterlassung einer objektiv zweckmäßig erscheinenden Vorlage nicht acceptiren kann. Will der Reichstag seine Machtbestrebungen höher stellen als die nationalen Interessen, so ist dies eine Sache, welche jeder Abgeordnete mit seinem Gewissen abzumachen hat, die Regierung aber darf eine solche Richtung der Volksvertretung m. E. nicht als vorhanden voraussetzen.

Darüber, daß die Deckung des preußischen Defizits zunächst bei dem preußischen Landtag nachzusuchen sei, war zwischen dem Herrn Finanzminister und mir keine Meinungsverschiedenheit, und sind, wie ich glaube, die Vorlagen zu diesem Behuf bereits in Arbeit. Die verschiedenen Wege, welche die Regierung einem ablehnenden Votum des Landtags gegenüber einschlagen kann, sind demnächst von uns erörtert worden und dabei auch die Eventualität besprochen, daß unter einstweiliger Suspension der Verhandlungen mit dem Landtage zunächst der Reichstag oder das Zollparlament berufen und um Steuerbewilligung angegangen werden könnte. Ebenso haben wir erwogen, ob es sich empfehlen würde, im Falle einer Ablehnung der zur Deckung des Defizits nöthigen Forderungen den Landtag aufzulösen, oder sich den Beschlüssen desselben in der Art zu fügen, daß das Budget durch Abstreichung von 5 bis 6 Millionen Ausgaben auf die Höhe der zu gewärtigenden Einnahmen reduzirt werde.

Ueber alle diese verschiedenen Eventualitäten waren aber weder der Herr Finanzminister noch ich in der Lage, ohne Berathung mit unseren Kollegen und ohne Vortrag bei Sr. Majestät dem Könige, unsere Entschließungen definitiv festzulegen.

Ich zweifle meinerseits kaum daran, daß der Landtag in der jetzigen politischen Lage bereit sein werde, der Regierung die vollen Mittel zur Leistung der beabsichtigten Ausgaben zu gewähren; sollte diese meine Ueberzeugung eine irrthümliche sein, so würde ich die erforderlichen Anträge bei Sr. Majestät dem Könige zunächst mit meinen Kollegen berathen wollen, bevor ich mich amtlich darüber ausspreche. Bisher aber bin ich geneigt, im Schooße des Ministeriums die Abminderung der Ausgaben bis auf das Niveau der Einnahmen zu befürworten und habe mich auch in diesem Sinne gegen den Herrn Finanzminister ausgesprochen. Es würde danach event. die sehr schwierige Aufgabe der Regierung sein, diejenigen 5 bis 6 Millionen in den Ausgaben zu ermitteln, deren Absetzung Rechtsverbindlichkeiten nicht verletzen und weniger als die anderer mit Gefahr und Schaden für das Gemeinwohl verbunden sein würde.

Eine weitere Möglichkeit wäre der Rücktritt des Gesammtministeriums, nach welchem die Lösung der vorhandenen Schwierigkeiten der oppositionellen Majorität anheimfallen würde. Die Entscheidung auf diesem Gebiete würde lediglich Sr. Majestät dem Könige zustehen.

Abgesehen von dieser letzten Eventualität liegen nach meiner Berechnung folgende Möglichkeiten für den Zusammentritt des Reichstags vor, von dem ich annehme, daß er jedenfalls dem des Zollparlaments würde vorangehen müssen:

1. Der Landtag könnte die Deckung des Defizits aus preußischen Mitteln (Zuschlag zu direkten Steuern) bewilligt haben, und es würde dann die Aufgabe sein, diese ohne Zweifel drückende Art der Deckung durch Reichssteuern zu ersetzen.
2. Der Landtag könnte aufgelöst sein; alsdann würde die Entschließung der Regierung wesentlich mit von dem Zeitpunkte abhängen, in welchem die Auflösung erfolgt, und in welchen darnach der Ablauf der 90 Tage bis zum Wiederzusammentritt fallen muß. Ist dieser Zeitpunkt ein später, so würde es sich um so mehr empfehlen, den Reichstag in der Zwischenzeit zu berufen.
3. Die Regierung könnte an ihrem Ausgabebudget 5 Millionen gestrichen haben. Auch in diesem Falle würde der Versuch indizirt sein, durch Reichstagsbewilligungen die Abhülfe der erwachsenen Uebelstände für das nächste Finanzjahr sicher zu stellen.

Unter allen Umständen scheint mir daher erforderlich, daß wir uns im Bundeskanzler-Amte mit der Vorbereitung von Finanzvorlagen innerhalb des von dem Herrn Finanzminister angegebenen Gebietes bald beschäftigen.

Daß die gesammten Bundesausgaben durch regelmäßige Bundeseinnahmen gedeckt werden,[1]) betrachte ich, wie Eingangs erwähnt, als unsere politische Aufgabe. Daß wir dieselbe sofort in ihrem ganzen Umfange werden lösen können, glaube ich allerdings nicht. Doch kann uns diese Erwägung nicht davon entbinden, diese Lösung mit energischer Entschlossenheit und mit allen verfassungsmäßigen Mitteln zu erstreben. Mißlingt sie, so wird die Schuld nicht die unsere sein.

Die Haltung der süddeutschen Regierungen und der denselben ergebenen Abgeordneten im Zollparlament kann uns m. E. auf dem betretenen Wege nicht entmuthigen; unser Programm kann um deswillen, weil es die Zustimmung unserer Gegner nicht hat, keine Modifikation erleiden, und die Beantwortung der Frage, ob wir das Zollparlament schon in diesem Jahre wiederum zu berufen haben, wird vorzugsweise davon abhängen, ob wir eines festeren Zusammenhaltens der norddeutschen Mitglieder mehr als im vorigen Jahre versichert sind. Ist dies nicht der Fall, so werden wir allerdings darauf gefaßt sein müssen, für Preußen die unbequeme finanzielle Lage, welche aus der jetzigen Situation unabweislich hervorgehen wird, so lange zu ertragen, als die gegenwärtige Zusammensetzung des Reichstags dauert." [2])

76.

29. Januar 1869. **Cirkular-Schreiben**[3]) **an die deutschen Bundesregierungen, betreffend die Konzessionen für neue Eisen-**

[1]) Daß es sich bei der Steuerreform nicht um Absichten der Erhöhung der Steuerlast handle, sondern lediglich „um Auffindung der angemessenen, dem Volkswohl am meisten entsprechenden Mittel und Wege, um dem Volke in seiner Gesammtheit die Erfüllung der gemeinsamen Aufgaben möglichst zu erleichtern", hatte die Provinzial-Korrespondenz bereits am 10. Juli 1867 Nr. 28 versichert.

[2]) Das preußische Staatsministerium erklärte sich mit den von dem Finanzminister vorgeschlagenen Steuerprojekten einverstanden — mit Ausnahme des Vorschlags einer Besteuerung des Börsenverkehrs (Schreiben an den Kanzler des Norddeutschen Bundes vom 20. November 1868). — Es werden demnächst von dem Finanzminister die Entwürfe von Gesetzen, betr. die Besteuerung des Branntweins, des Zuckers, des Kartoffelzuckers, des Leuchtgases, des Petroleums und des Tabacks vorbereitet. Vgl. Urkunde 79.

[3]) Ergangen in der Eigenschaft des Grafen Bismarck als Bundeskanzler.

bahnen. Mittel zur Herstellung gleichmäßiger und herabgesetzter Gütertarife. Erstrebung des Einpfennigtarifs im Sinne des Art. 45 der Bundesverfassung. Hinweis auf eine zweckmäßige Konzessionsbedingung in Preußen. Wunsch einer Benachrichtigung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte.

„Die Verfassung des Norddeutschen Bundes stellt im Artikel 45 dem Bunde die Aufgabe, dahin zu wirken, daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

Zu den Mitteln, welche dem Bunde zur Förderung dieser Aufgabe zu Gebote stehen, gehört ohne Zweifel auch die Einwirkung auf die Beschlußnahme der Bundesregierungen bei Ertheilung von Konzessionen für neue Eisenbahnen.

Der utnerzeichnete Bundeskanzler ist nicht der Meinung, daß die Einführung des Einpfennigtarifs[1]) für die aufgeführten Artikel ausnahmslos als allgemeine Konzessionsbedingung für Eisenbahnen aufzustellen sei, denn es könnte dadurch im einzelnen Falle der Entwickelung des deutschen Eisenbahnnetzes ein Hinderniß bereitet werden. Ob eine solche Bedingung im wohlverstandenen Interesse des Verkehrs liegt, wird vielmehr in jedem einzelnen Falle mit Rücksicht auf die zu erwartenden Betriebsverhältnisse der Bahn und auf die Wahrscheinlichkeit eines regelmäßigen und umfangreichen Verkehrs mit den in Frage stehenden Artikeln zu erwägen sein. Wenn aber die Verhältnisse eines projektirten Eisenbahn-Unternehmens so

[1]) Am 5. April 1869 erging nachstehendes Schreiben an den Präsidenten des Reichstags des Norddeutschen Bundes, Dr. Simson: „Die dem Bunde im Art. 45 der Verfassung gestellte Aufgabe hat dem unterzeichneten Bundeskanzler unter Andern Veranlassung gegeben, über die Ausdehnung, welche der Pfennigtarif auf den Bahnen im Bundesgebiet gewonnen hat, Erhebungen eintreten zu lassen, und es sind ihm auf sein Ersuchen von den betheiligten hohen Regierungen diejenigen Frachtartikel bezeichnet worden, welche zur Zeit auf den einzelnen Bahnen und in den verschiedenen Verkehren zum Satze von 1 Pf. pro Ctr. und Meile gefahren werden. Die auf Grund dieser Mittheilungen aufgestellte Uebersicht beehrt sich der unterzeichnete Bundeskanzler Ew. Hochwohlgeboren anbei mit dem ganz ergebensten Ersuchen zu übersenden, solche gefälligst zur Kenntniß des Reichstags bringen zu wollen. Graf von Bismarck-Schönhausen."

liegen, daß besondere Ursachen der Vertheuerung des Transports nicht anzunehmen sind, daß vielmehr niedrige Tarifsätze einen ausgedehnten und dadurch regelmäßigen Transport gewisser Massenprodukte herbeizuführen versprechen, alsdann würde es sich unter spezieller Prüfung dieser Vorbedingungen nach der Ansicht des Unterzeichneten empfehlen, bei der Konzessionirung auf Sicherung der Annahme des Einpfennigtarifs im Sinne des Artikel 45 der Bundesverfassung Bedacht zu nehmen. Die Königlich preußische Regierung hat zur Erreichung des angestrebten Zieles auf den Wunsch des Unterzeichneten in eine der kürzlich ertheilten Konzessionen bebeziehungsweise in die der landesherrlichen Genehmigung unterbreiteten Statuten die nachfolgende Bestimmung aufgenommen:

„Die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate werden außer durch die bestehenden und noch zu erlassenden Gesetze im Allgemeinen durch die zu ertheilende landesherrliche Konzession und das gegenwärtige Statut bestimmt. Insbesondere aber bleibt dem Staate vorbehalten, die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs, sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr, sowie jeder Abänderung der Tarife. Auf Verlangen der Staatsregierung ist die Gesellschaft verpflichtet, auf der Bahn bei größeren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koaks und eventuell der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen."

(§. 9 des unterm 25. November v. Js. Allerhöchst bestätigten Statuts der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, preußische Gesetzsammlung 1869 S. 1 ff.)

Der Unterzeichnete (scil. Bundeskanzler) glaubt sich des Einverständnisses des Ministeriums versichert halten zu dürfen, wenn er Hochdasselbe ersucht, bei Konzessionirung neuer Bahnlinien in geeigneten Fällen von ähnlichen Gesichtspunkten ausgehen zu wollen. Auch würde ihm bei den Mittheilungen des Ministeriums über Eisenbahnprojekte, deren Konzessionirung beabsichtigt wird, eine jedesmalige Aeußerung über die in Rücksicht auf die eventuelle Sicherung des Einpfennigtarifs für Massenprodukte etwa bestehende Absicht sehr erwünscht sein." [1])

[1]) Damit der Norddeutsche Bund den ihm durch die Verfassung in Bezug auf das Eisenbahnwesen auferlegten Verpflichtungen genügen könne, hatte Graf

77.

11. Februar 1869. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Beschränkung der Freibillets auf den Staatsbahnen.**

„In Anknüpfung an mündliche Besprechungen erlaube ich mir die Frage der Eisenbahnfreibillets bei Eurer Excellenz wiederholt in Anregung zu bringen. Die Mitglieder der Eisenbahndirektionen und der Verwaltungsräthe, Beamte der Bahnen und andere Personen, welche mit einer Bahnverwaltung in einiger Geschäftsverbindung stehen, erhalten Freibillets — zum Theil, wenn ich nicht irre, selbst für ihre Familienmitglieder — und fahren dann auf allen Gesellschafts- und Staatsbahnen in Deutschland in Koupees I. Klasse frei. Das Abkommen erstreckt sich meines Wissens[1]) selbst auf die Verwaltungen verschiedener Bahnen in Nachbarstaaten. Durch die große Menge der Frei-Passagiere auf den Staatsbahnen wird die Staatseinnahme beeinträchtigt, ohne ersichtlichen Nutzen für den Königlichen Dienst. Eurer Excellenz geneigter Erwägung gebe ich daher anheim, ob es nicht zulässig und angemessen ist, die Zahl jener Freibillets auf den Staatsbahnen auf ein dem Dienstinteresse entsprechendes Maß einzuschränken.

Eurer Excellenz würde ich dankbar sein, wenn Sie die Güte hätten, mich von Ihrer Entschließung über diese Frage seiner Zeit in Kenntniß zu setzen.“ [2])

Bismarck bereits unterm 8. Februar 1868 die betheiligten Bundesregierungen ersucht, ihm in Bezug auf sämmtliche Eisenbahnen mitzutheilen:

1. die bestehenden Fahrpläne für den Personen- und für den Güterverkehr und jede Veränderung, welche künftig in denselben vorgenommen wird,
2. die bestehenden Tarife für den Personen- und Gütertransport und jede Veränderung, welche an denselben vorgenommen wird,
3. die Betriebs- und Bahnpolizeireglements und die in denselben eintretenden Abänderungen,
4. die Jahresberichte, welche die Eisenbahnverwaltungen veröffentlichen.

[1]) Diese Annahme bestätigte der Handelsminister.

[2]) Der Handelsminister nimmt dieser Anregung gegenüber eine ablehnende Haltung ein, und es findet der Ministerpräsident demnächst auch bei dem Finanzminister keine lebhafte Unterstützung in Bezug auf seine Anregung.

78.

19. Februar 1869. **Schreiben an die Minister für die Finanzen v. d. Heydt, für Handel Grafen Itzenplitz und für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow, betreffend die Hebung der Fischerei auf offener See und die Förderung der Austernzucht.**[1])

„Ew. Excellenzen ist es bekannt, daß seitens der Abgeordneten Duncker und Harkort (Nr. 274 der Drucksachen) ein Antrag an das Haus der Abgeordneten gebracht worden ist:

Das Staatsministerium aufzufordern

1. zur Hebung der Fischerei auf hoher See kleine Zufluchtshäfen für die Fahrzeuge bis sieben Fuß Tiefgang anlegen zu lassen;
2. zur Förderung der Austernzucht die Buchten und Küsten der Nordsee, soweit sie Staatseigenthum sind, nur in mittleren und kleinen Sektionen zu verpachten.

Da laut Beschluß des Reichstags des Norddeutschen Bundes vom 22. Juni v. J. das Bundeskanzler-Amt, wenigstens was die Nr. 2 anlangt, mit einem ähnlichen Antrage befaßt ist, so haben auf Anregung des letzteren bereits mehrfache Untersuchungen und Erörterungen stattgefunden, welche indeß noch nicht soweit gediehen sind, um ein abschließendes Urtheil zu ermöglichen.

Unter diesen Umständen wird m. E. davon abgesehen werden müssen, schon jetzt definitive Dispositionen zu treffen oder entsprechende Erklärungen abzugeben, zumal in Betreff der Nr. 1 noch eingehendere Ermittelungen nothwendig sein werden.

Um so mehr aber habe ich meinerseits den Wunsch, diesen Anträgen gegenüber die volle Bereitwilligkeit und das Entgegenkommen der Regierung ausgesprochen zu sehen, wobei ich mich zugleich bereit erkläre zum Zwecke der ferneren Untersuchungen und Vorarbeiten, soweit die betreffenden diesseitigen Fonds nicht ausreichen, auch von Bundeswegen die Bewilligung von Geldmitteln zu beantragen.

Da in diesem Jahre die Hälfte der Pachtzeit für die schleswiger Austernbänke abläuft, so dürfte es sich empfehlen, nach dem Vorschlage des

[1]) Vgl. Urkunde 73.

Professors Möbius und dem bisherigen Brauche gemäß, eine genaue Revision jener Bänke, von denen auch Möbius nur fünfzehn untersucht hat, vornehmen zu lassen und zwar bis zum 4. Mai, mit welchem Tage die vorgeschriebene Schonzeit eintritt.

Es würde mir erwünscht sein, wenn Ew. Excellenzen die Güte haben wollten, über die dem Abgeordnetenhause gegenüber abgegebene Erklärung sowie über die beabsichtigten ferneren Maßnahmen mir bald behufs weiterer Kommunikation mit dem Bundeskanzler-Amt eine eingehendere Mittheilung zu machen." [1])

79.

8. April 1869. **Votum, betreffend die Börsensteuer.** [2]) **Rechtfertigung derselben.** (Auszug.)

Den Einwand, daß eine Stempelsteuer auf die im Lande befindlichen ausländischen Staatspapiere und Aktien einen Eingriff in das Eigenthum bilden würde, sobald sie über den Betrag einer Kontrolsteuer hinausgehe, könne er (Graf Bismarck) nicht als gerechtfertigt ansehen; „jede Steuer bildet einen gewissen Eingriff in das Eigenthum, z. B. die Luxussteuer, die Grundsteuer, und es liegt keine Veranlassung vor, die fremden Werthpapiere in dieser Beziehung rücksichtsvoller zu behandeln." [3])

[1]) Der Finanzminister v. d. Heydt theilte dem Grafen Bismarck seine Intentionen in Betreff der Verpachtung der Austernfischerei an der hannoverschen Küste mit; die betreffende Fischerei an der Westküste Ostfrieslands bis Krug beabsichtige er dem Korvettenkapitän von St. Paul zu verpachten (Schreiben vom 23. Februar 1869). Das Schreiben veranlaßt den Grafen Bismarck, den Finanzminister zu bitten, ihm „zur näheren Information für seine fernere Betheiligung im Interesse der Sache von den, dem Vertrage mit Herrn von St. Paul zu Grunde gelegten Bedingungen Kenntniß geben zu wollen" (Schreiben vom 4. März 1869). In einem späteren Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow (11. März 1869) befürwortet Graf Bismarck, den zu seiner Information an die französische und englische Küste entsendeten Professor Möbius durch den Bauinspektor Tolle in Norden begleiten zu lassen: „Tolle wird mir als ein für die fragliche Angelegenheit besonders qualifizirter Mann bezeichnet und derselbe ist zugleich derjenige Baubeamte, auf welchen demnächst bei Ausführung der Vorschläge des Möbius, soweit sie die ostfriesische Küste betreffen, zu rekurriren sein dürfte. Daß die Revision der schleswigschen Austernbänke rechtzeitig bewirkt wird, darf ich als selbstverständlich behandeln."

[2]) Vgl. die Note 1 und die Schlußnote zu Urkunde 75.

[3]) Im Laufe der ferneren Berathung über die dem Reichstage zu machenden Steuervorlagen empfahl Graf Bismarck die äußerste Beschleunigung der ein-

80.

12. April 1869. **Schreiben an den Färbermeister Sommer in Schweidnitz, betreffend die Mahl- und Schlachtsteuer.**

„Ew. Wohlgeboren erwidere ich auf die Zuschrift vom 1. d. M.,[1]) daß ich nicht berechtigt bin, auf die Verhältnisse der Mahl- und Schlachtsteuer eine amtliche Einwirkung zu üben, vielmehr die Entscheidung über diese Abgaben den ressortmäßigen Instanzen überlassen muß. Was die thatsächlichen Anführungen betrifft, welche Ihre Zuschrift über die Gewichtsdifferenz des dortigen und des Landbrodes enthält, so habe ich darüber Ermittelungen anstellen lassen, deren Ergebniß in der Anlage bemerkt ist. Sie wollen daraus ersehen, daß das Mehrgewicht des Landbrodes nur zum geringsten Theile in der Ersparung der Mahlsteuer, überwiegend dagegen in anderen Verhältnissen seine Ursache hat."[2])

25. April 1869. Graf Bismarck übersendet den Ressortministern ein Projekt, betr. die Errichtung einer Deutsch-Amerikanischen Handelsgesellschaft mit dem ausgesprochenen Zwecke, die finanziellen und kommer-

---

schlägigen legislatorischen Arbeiten, „da es von politischer Wichtigkeit und vielleicht von entscheidender Bedeutung für das Schicksal des Branntweinsteuergesetzes sei, den Entwurf des Börsensteuergesetzes möglichst gleichzeitig mit dem Branntweinsteuergesetz in den Reichstage zu bringen." Bei demselben Anlaß empfahl Graf Bismarck auch eine Erhöhung der Biersteuer in Erwägung zu nehmen und das Projekt einer Besteuerung der Fahrbillets auf Eisenbahnen schleunigst vorzubereiten, damit dasselbe sogleich vorgelegt werden könne, wenn die anderen Projekte im Reichstage fallen sollten. Neue Steuervorlagen an den Landtag seien übrigens schon deswegen nützlich, um durch öftere Diskussion der Steuerfragen das Urtheil des Publikums darüber aufzuklären. Bei demselben Anlaß erkannte Graf Bismarck außerdem noch an, daß der Plan des Finanzministers, durch Verminderung oder zeitweise Aufhebung der Amortisation der Staatsschulden das Defizit zu decken, Erwägung verdiene. „Wenn man ein Gesetz gäbe, daß der Betrag der in einem Jahre amortisirten Schuld wieder in Rentenscheinen ausgegeben werden dürfe, so wäre damit schon geholfen." Ueber das Schicksal der Steuerreform vom Jahre 1869 vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 42 u. 59—63 und eine Reihe von Artikeln in der Provinzial-Korrespondenz vom 26. Mai 1869 Nr. 21.

[1]) Sommer bat darin, Graf Bismarck möchte seinen Einfluß dahin verwenden, daß die Mahl- und Schlachtsteuer möglichst allgemein, wenigstens aber in Schweidnitz, beseitigt werde. Vgl. die Broschüre „Beitrag zur Mahl- und Schlachtsteuerfrage, Vortrag eines Mitglieds des Bürgervereins zu Schweidnitz in der Sitzung vom 2. März 1868. Schweidnitz 1868".

[2]) Der Ministerpräsident sprach hiermit nur eine Ansicht aus, welcher er bereits in seinen Reden als Abgeordneter wiederholt Ausdruck gegeben hatte. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 2, 16 u. 17.

ziellen Beziehungen zwischen Deutschland und den überseeischen Ländern, namentlich den Vereinigten Staaten von Nordamerika, zu fördern, hält aber die Bildung der Gesellschaft nur unter der Voraussetzung für empfehlenswerth, „daß die Ausartung der Gesellschaft in einen sogenannten Crédit mobilier mit ganz unbestimmter Spekulationsgrenze vermieden wird.“[1])

81.

12. Mai 1869. **Schreiben an den Polizeipräsidenten von Wurmb in Berlin, betreffend das Projekt der Norddeutschen Eiswerke, Seefische in besonderen Hallen auf Straßen und Plätzen zum Verkaufe zu bringen.**

„Die Besitzer der Norddeutschen Eiswerke, F. Schmidt und C. Bolle, Breitestraße 20, haben angezeigt, daß sie beabsichtigen, täglich wenigstens eine Wagenladung Seefische von ca. 100 Ctrn. nach Berlin kommen zu lassen, und daß sie sich Behufs des nothwendigen schnellen Verkaufs dieser dem Verderben ausgesetzten Waare mit dem Antrage an das Polizeipräsidium gewandt haben, 20 Verkaufshallen auf den Plätzen und Straßen der Stadt aufstellen zu dürfen. Das Unternehmen verdient nach meiner Auffassung jede Förderung, da die Ernährung des Volkes erleichtert wird, wenn Seefische zu billigem Preise zu haben sind, und da andererseits durch den Absatz der Seefische im Binnenlande unsere Fischerei an den Küsten und auf hoher See entwickelungsfähiger wird — zum Nutzen unseres Matrosen-Stammes für die Marine. Eure Hochwohlgeboren beehre ich mich daher zu ersuchen, diesem Gegenstande Ihre persönliche Aufmerksamkeit zuwenden und mir mittheilen zu wollen, ob etwa dem bezeichneten Antrage Schwierigkeiten entgegenstehen.“[2])

82.

3. Juni 1869. **Schreiben an den Kaufmann C. H. S. Schulz in Stettin, betreffend die Herstellung einer direkten Dampferverbindung zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten.**

„Aus Eurer Wohlgeboren Schreiben vom 11. v. Mts. habe ich mit leb-

---

[1]) Das Institut kommt voraussichtlich wegen dieses letzteren Vorbehalts nicht zu Stande.

[2]) Das Projekt, für das sich Graf Bismarck auch in den weiteren Phasen lebhaft interessirt, scheitert an dem Widerspruch des Polizeipräsidiums.

haftem Interesse von Ihren Bemühungen für die Ausführung einer direkten Dampferverbindung zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten und von den in letzter Zeit erzielten Erfolgen Kenntniß genommen. Es wird mir zur aufrichtigen Befriedigung gereichen, wenn es Ihnen gelingt, Ihren Plan zu verwirklichen, denn die beabsichtigte Vermehrung der deutsch-amerikanischen Dampfschiffsverbindungen wird nicht nur für unsere Handelsinteressen im Allgemeinen fruchtbringend, sondern namentlich auch für die mannigfachen Beziehungen zwischen unserem Vaterlande und der amerikanischen Union, dem neuen Vaterlande so vieler Deutschen, förderlich sein.

Eure Wohlgeboren werden mich durch fernere Berichte über den Fortgang Ihrer Bestrebungen verpflichten."

83.

11. Juni 1869. **Schreiben an den Handelsminister Grafen von Itzenplitz, betreffend die Vermeidung eines Wagenwechsels auf der Kreienseuer Route zwischen Berlin und Cöln.**[1]) **Eingreifen des Bundeskanzlers auf Grund des Art. 44 der Bundesverfassung.**

„Aus Ew. Excellenz Schreiben vom 13. v. M. habe ich mit Interesse ersehen, daß die mit der Herzoglich braunschweigischen Regierung über die

[1]) Zu Anfang des Jahres 1869 erstrebte der preußische Handelsminister, daß unabhängig von dem auf der Norddeutschen Route bestehenden Nachtkurierzuge von Berlin nach Cöln über die Kreienseuer Route eine neue Verbindung zwischen Berlin, Frankfurt a. M. und Cöln durch Einlegung von Kurierzügen hergestellt werde. Als nothwendige Vorbedingung dieser Fahrplanverbesserung wurde aber erachtet, daß die Schnell- und Kurierzüge der Kreienseuer Route nicht in Mülheim a. Rh. enden resp. nur durch Anschluß an die Züge der Cöln-Mindener Bahn Fortsetzung finden, sondern ohne Wagenwechsel bis in den Centralbahnhof zu Cöln eingeführt resp. von da abgelassen würden. Es war nicht zu verkennen, daß die bisherige Endigung der Züge der preußisch-braunschweigischen Route in Mülheim a. Rh., wobei die Reisenden ½ Meile vor dem Ziele umzusteigen und sich den Chancen zweifelhafter Anschlüsse zu unterwerfen hatten, sowohl für den durchgehenden Verkehr und die Interessen der Post, wie insbesondere auch für den Lokalverkehr der an der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn gelegenen Landestheile nach Cöln die erheblichsten Mißstände im Gefolge hatte. Die wiederholten Bemühungen des preußischen Handelsministers, die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zur Durchführung der Züge der Kreienseuer Route auf der Strecke von Mülheim a. Rh. bis Cöln zu bestimmen, waren ohne Erfolg geblieben. Die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft hielt vielmehr ein solches freiwilliges Entgegenkommen mit den nach ihrer Ansicht rechtlich begründeten Interessen ihres Unternehmens unvereinbar und hatte erklärt, nur einem Zwangsbefehl zur Durchführung der Züge Folge geben zu wollen, sich dabei jedoch

fernere Gestaltung des Fahrplans auf der s. g. norddeutschen und preußisch-braunschweigischen Route bezw. auf der Route von Berlin nach Frankfurt via Kreiensen-Cassel seit längerer Zeit gepflogenen Verhandlungen zu einer Verständigung geführt haben. Die beschleunigtere Durchführung der gegenwärtig zwischen Berlin und Cöln bezw. Frankfurt kursirenden Tagesschnellzüge, welche für Berlin-Cöln nicht nur auf der norddeutschen, sondern auch auf der preußisch-braunschweigischen Route eintreten soll, namentlich aber die Nachtkurierzüge, welche auf der Kreiensener Route unabhängig von den auf der norddeutschen Route bestehenden einzulegen, und die in der Richtung von Cöln nach Berlin eine Fortsetzung der vom 1. d. M. ab eingerichteten, 7^{25} früh von London abgehenden Schnellzüge zu bilden bestimmt sind, werden unzweifelhaft auf die allgemeinen Verkehrsbeziehungen und deren Entwickelung günstig einwirken. Ich theile aber völlig Ew. Excellenz Auffassung, daß diese Einwirkung nur dann zu erreichen ist, wenn die Schnell- und Kurierzüge der Route Berlin-Kreiensen-Cöln ohne Wagenwechsel in Mülheim a. Rh. bis in den Centralbahnhof zu Cöln eingeführt bezw. von dort aus bis Berlin befördert werden; also nicht, wie gegenwärtig die Tagesschnellzüge, in Mülheim a. Rh. enden bezw. nur durch Anschluß an die Züge der Cöln-Mindener Bahn Fortsetzung finden.

Die Endigung der Züge der preußisch-braunschweigischen Route in Mülheim, welche die Reisenden nöthigt, eine halbe Stunde vor dem Ziele umzusteigen und sich den Chancen zweifelhafter Anschlüsse zu unterwerfen, beeinträchtigt sowohl den durchgehenden Verkehr und die Interessen der Post, als insbesondere auch den Verkehr der an den Bergisch-Märkischen, Westfälischen und an dem südlichen Theil der Hannoverschen und Braunschweigischen Bahnen gelegenen Landestheile, welche für die Reisen nach und von Cöln die norddeutsche Route ohne große Umwege nicht benutzen können.

---

vorbehalten zu müssen, demnächst gegen den Fiskus auf Schadenersatz zu klagen. Da die dem Handelsminister zustehenden Befugnisse nicht ausreichend erschienen, um den Erlaß eines Zwangsbefehls gegen die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu rechtfertigen, so nahm derselbe die Vermittelung des Bundeskanzlers in Anspruch. — Man hat diesen Fall herausgegriffen zum Beweise der ehemaligen Eisenbahnmisère und um zu zeigen, daß die Artikel der Bundesverfassung über das Eisenbahnwesen doch nicht gar so unnütz waren, wie eine Zeit lang behauptet wurde.

Die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahn, welche an der Route Berlin-Kreienſen-Cöln mit der Strecke Mülheim-Deutz-Cöln betheiligt iſt, hat es zwar nach den Mittheilungen in Ew. Excellenz Schreiben vom 13. v. M. abgelehnt, zur Durchführung der projektirten Einrichtungen die Hand zu bieten, die für dieſe Weigerung geltend gemachten Momente vermag ich jedoch als zutreffend nicht anzuerkennen. Ich habe vielmehr im Intereſſe des, unter dem Schutze der Bundesverfaſſung ſtehenden allgemeinen Verkehrs Werth darauf zu legen, daß die projektirten, bezw. mit der Herzoglich braunſchweigiſchen Regierung vereinbarten Fahrpläne und Einrichtungen mit thunlichſter Beſchleunigung zur Durchführung kommen und beehre mich Ew. Excellenz zu erſuchen, auf Grund des Artikels 44 der Bundesverfaſſung [1]) der Cöln-Mindener Eiſenbahngeſellſchaft aufgeben und eventuell dieſelbe zwangsweiſe anhalten zu wollen, die für den durchgehenden Verkehr der Route Berlin-Kreienſen-Mülheim-Cöln und zur Herſtellung ineinandergreifender Fahrpläne nöthigen Perſonenzüge mit entſprechender Fahrgeſchwindigkeit auf der Strecke Mülheim-Köln (Centralbahnhof) von einem durch Ew. Excellenz feſtzuſetzenden Tage ab einzulegen, in dieſelben die aus der Richtung von Berlin kommenden bezw. für dieſelbe beſtimmten fremden Perſonen- und Gepäckwagen aufzunehmen und eine direkte Abfertigung von Perſonen und Gepäck zwiſchen Cöln und weiter gelegenen Stationen einerſeits und den an der Route Berlin-Kreienſen-Mülheim a. Rh. gelegenen Stationen andererſeits zu geſtatten bezw. einzurichten. Durch Mittheilung des Verfügten würden Ew. Excellenz mich zu Dank verpflichten." [2])

84.

23. Juli 1869, **Varzin. Schreiben an den Finanzminiſter von der Heydt, betreffend die mangelhafte Betriebsführung auf den pommerſchen Eiſenbahnen.**

„Mit Bezug auf das gegenwärtige Verhältniß der Einnahmen zu den Ausgaben des Staates erlaube ich mir Ew. Excellenz den Eindruck wieder-

[1]) Der Wortlaut dieſes Artikels findet ſich abgedruckt in der Note 1 der Urkunde 89.

[2]) Die Cöln-Mindener Eiſenbahngeſellſchaft fügt ſich auf die Vermittelung des Bundeskanzlers.

zugeben, den ich von der Verwaltung der hinterpommerschen Eisenbahn habe, daß sie in dem Bewußtsein, auf Kosten des Fiskus und nicht für eigne Rechnung zu wirthschaften, den Betrieb so kostspielig einrichtet, daß die Zinsgarantie höher als nöthig zur Hebung gelangt. Es verräth sich das in der übergroßen Zahl von Stationen und der überlangen Haltezeit auf jeder. Die Züge verweilen 5 bis 7 Minuten an absolut verkehrslosen und isolirt belegenen Stationen, und wo einiger Verkehr stattfindet, der aber füglich in 2 Minuten abgemacht werden könnte, ist ein Aufenthalt von 10 bis 15 Minuten vorgeschrieben. Der Betrag an Kohlen, der auf diese Weise verschwendet wird, kann, durch das ganze Jahr gerechnet, nicht unerheblich sein. Die Anzahl der täglich gehenden Züge scheint außerdem den Bedarf des Verkehrs zu übersteigen, und die Langsamkeit der Beförderung auch der schnellsten Züge, verbunden mit dem unnöthigen Aufenthalt, setzt östlich von Stargard das gewöhnliche Fuhrwerk zu erfolgreicher Konkurrenz für kürzere Strecken in Stand und vermindert die Reiselust im Allgemeinen.

Ich stelle Ew. Excellenz anheim, Ihrerseits die Betriebspläne dieser und ähnlich situirter Bahnen im Interesse der Ersparung im Kapitel der Zinsgarantien kontroliren zu lassen."[1])

85.

15. September 1869, **Varzin. Schreiben an den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath im Staatsministerium Wehrmann, betreffend die Abkürzung der Kreditfristen für die Rübenzucker- und die Branntweinsteuer. Kritik des hierauf gerichteten Finanzvorschlags. Bedürfniß einer dauernden Erhöhung der Einnahmen des Norddeutschen Bundes.**

„Der Herr Finanzminister hat an das Bundeskanzler-Amt ein Schreiben gerichtet,[2]) worin er von Neuem empfiehlt, dem Reichstag eine Abkürzung

[1]) Auf Grund dieser Erwägung wurde das Eisenbahnkommissariat beauftragt, den Fahrdienst auf der hinterpommerschen Eisenbahn einer eingehenden örtlichen Revision zu unterziehen und auf die unverzügliche Abstellung der vorgefundenen Mängel hinzuwirken, ferner auch für beide pommersche Eisenbahnen neue Fahrpläne aufzustellen und zur Prüfung vorzulegen. Vgl. auch Urkunden 92, 93, 100.

[2]) Durch Beschluß des Bundesraths des Zollvereins vom 2. Juli 1869 (§. 126 der Protokolle) bezw. des Bundesraths des Norddeutschen Bundes vom

der Kreditfristen für die Rübenzucker- und die Branntweinsteuer vorzuschlagen. Dasselbe wird nach der Rückkehr des Herrn Präsidenten Delbrück geschäftsmäßig beantwortet werden und zwar ablehnend. Neben den rein sachlichen und vom Standpunkt des Bundes erfaßten Gründen, welche in dieser Antwort ihre Stelle finden werden, hat der Vorschlag bei mir noch Bedenken theils formeller, theils politischer Natur erregt, die ich gegen Ew. Hochwohlgeboren auszusprechen das Bedürfniß habe.

Ich finde in dem Mittel, die Kreditfristen zu verkürzen, an und für sich betrachtet, nur wieder ein eben solches Palliativ, wie in dem vorjährigen Vorschlage, aus Activis des Staates laufende und dauernde Ausgaben zu bestreiten, anstatt eine dauernde Erhöhung der Einnahmen, deren Nothwendigkeit der Herr Finanzminister öffentlich anerkannt hat, nachhaltig zu erstreben. Dagegen, daß die Kreditfristen soweit, als mit der jedesmaligen Lage der Gewerbtreibenden ohne Rückschlag verträglich ist, beschränkt werden, läßt sich im Prinzip nichts einwenden. Das Staatsministerium war aber vor wenig Monaten darüber einig, daß das schonende und aufhelfende System, welches die preußische Regierung im wohlerwogenen Interesse des Landes ein halbes Jahrhundert hindurch beobachtet hat, nicht mit der Plötzlichkeit modificirt werden könne, die ein Uebergang von neun Monaten auf drei involviren würde, daß vielmehr eine Zwischenstufe erforderlich sei. Es ist mir daher sehr überraschend, daß jetzt und ehe noch diese Uebergangsstufe ins Leben getreten, das Staatsministerium, einschließlich des in erster Linie dabei betheiligten landwirthschaftlichen Herrn Ministers, plötzlich der entgegengesetzten Meinung sein sollte. Ich meinestheils bin nach wie vor überzeugt, daß der Sprung von 9 auf 3 Monate für die Brennereien an sich und für die Zuckerfabrikation in Verbindung mit der Erhöhung der Steuer einen schweren Rückschlag auf beide Ge-

---

3. Juli 1869 (§. 315 der Protokolle) war die längste Frist zur Berichtigung fälliger Rüben- und Branntweinsteuer von 9 auf 6 Monate herabgesetzt worden. Den auf Herabsetzung des Zuckersteuerkredits von 9 auf 6 Monate gerichteten Antrag an den Bundesrath des Zollvereins hatte Graf Bismarck selbst gestellt. (Vgl. die Drucksache Nr. 77 des Bundesraths des Zollvereins, Session 1869.) Das oben in Bezug genommene Schreiben des Finanzministers v. d. Heydt datirte vom 10. September 1869. Beantragt war von demselben, einen Beschluß des Bundesraths des Norddeutschen Bundes resp. des Bundesraths des Zollvereins dahin herbeizuführen, daß vom 1. Januar 1870 ab die längste Frist für die Kreditirung der Branntweinsteuer und der Rübenzuckersteuer von sechs auf **drei** Monate herabgesetzt werde.

werbe, und nach den thatsächlich vorhandenen Verhältnissen in erhöhtem Maße auf das erstere üben würde. Die Frage ist überhaupt für mich eine entschiedene, da ich mich nicht an einem Geschäftsbetriebe betheiligen kann, der innerhalb dreier Monate eine erledigte Sache von dem entgegengesetzten Prinzipe aus in Anregung bringt.

Endlich hat die von dem Herrn Finanzminister vorgeschlagene Maßregel, abgesehen davon, daß sie eine palliative ist, den politischen Fehler, ausschließlich diejenigen Gewerbe zu treffen, deren Vertreter uns in den finanziellen Fragen im Ganzen unterstützt haben und deren Unterstützung wir auch ferner bedürfen. Ich halte aber vom Standpunkte der inneren Politik für ebenso verwerflich wie die Palliativmittel den Mangel an Energie und Festigkeit in Durchführung einmal gefaßter Pläne und das Opfern derjenigen Interessen, von deren Vertretern weniger Widerstand zu erwarten ist, weil sie im Ganzen mit der Regierung zu gehen pflegen.

Ew. Hochwohlgeboren ersuche ich, diese meine Auffassung dem Herrn Finanzminister und dem Staatsministerium, vor allem aber dem Herrn Minister der landwirthschaftlichen Angelegenheiten darlegen zu wollen." [1])

86.

2. Oktober 1869, **Varzin. Schreiben an den Finanzminister Frhrn. von der Heydt, betreffend eine Beschränkung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer und die Rübenzuckersteuer. Inopportunität einer solchen Maßregel.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich auf das Schreiben vom 10. v. M.[2]) zu erwidern, daß ich es nicht für zulässig halte, eine Beschränkung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer und die Rübenzuckersteuer von sechs auf drei Monate bei dem Bundesrath des Norddeutschen Bundes bezw. des Zollvereins zu beantragen.

[1]) Vorstehendes, dem Finanzminister Freiherrn v. d. Heydt mitgetheiltes Schreiben giebt demselben Veranlassung, sich der Versicherung Sr. Majestät des Königs in Betreff der Fortdauer des Allerhöchsten Vertrauens zu vergewissern. Vgl. die folgende Urkunde, welche das Schreiben enthält, welches Graf Bismarck an den Finanzminister in Erwiderung auf seine Anregung direkt gerichtet hat. Frhr. v. d. Heydt wurde auf seinen wiederholt ausgesprochenen Wunsch unterm 26. Oktober 1869 von der Leitung des Finanzministeriums entbunden. An seine Stelle trat der Minister Camphausen.

[2]) Vgl. Urk. 85 Note 2.

Ich vermag nicht anzuerkennen, daß in der thatsächlichen Lage, welche vor wenig mehr als vier Monaten das Königliche Staatsministerium veranlaßte, sich gegen die von Ew. Excellenz befürwortete Beschränkung jener Kreditfristen auf drei Monate auszusprechen, eine Aenderung eingetreten sei. Schon damals wurde erwogen, daß bei der Abmessung der Kreditfristen für die inneren Steuern wesentlich andere, auf den gegebenen Verkehrsverhältnissen beruhende Momente in Betracht kämen, als bei der Abmessung der Kreditfristen für die Eingangsabgaben, und schon damals waltete über die ungünstige Finanzlage Preußens ein Zweifel nicht ob. Verkehrsverhältnisse, wie solche bei der vorliegenden Frage in Betracht kommen, pflegen sich überhaupt nicht in wenigen Monaten zu ändern, und daß die Lage der Branntweinbereitung oder der Rübenzuckerfabrikation seit dem Juni d. J. eine Aenderung erfahren hätte, welche eine weitere Beschränkung der damals bereits beschränkten Kreditfrist begründen könnte, ist weder von Ew. Excellenz behauptet worden, noch aus sonstigen Wahrnehmungen zu entnehmen. Daß die finanzielle Lage Preußens sich heute noch ungünstiger darstellt, als damals, und daß aus diesem Grunde eine weniger schonende Behandlung der Gewerbetreibenden ein Gebot staatlicher Nothwendigkeit sei, wird von Seiten Ew. Excellenz nicht behauptet.

Unter solchen Umständen würde ich es mit der Stellung der preußischen Regierung weder dem eigenen Lande, noch den anderen betheiligten Regierungen gegenüber für vereinbar halten, die Abänderung eines soeben gefaßten, kaum zur Ausführung gebrachten Beschlusses zu beantragen. Ich denke dabei keineswegs an die Beschwerde, welche ein solcher Antrag im Lande hervorrufen, und an die Bedenken, welche er bei einigen Regierungen finden würde. An Beschwerden und Bedenken dieser Art muß jede Regierung gewöhnt sein. Ich bin aber der Ansicht, daß eine Regierung vor allen Dingen sich selbst schuldig ist, den Anschein unüberlegter Beschlüsse von sich fern zu halten, und ich fürchte, daß wir diesen Vorwurf nicht würden von uns ablehnen können, wenn wir heute, ohne den nicht zu führenden Nachweis veränderter Verhältnisse, die Abänderung einer Maßregel beantragten, welche vor vier Monaten auf unseren eigenen Antrag getroffen worden ist.

Nur in einer Beziehung würde ich glauben, Ew. Excellenz Wünschen entgegenkommen zu können. Bei den Berathungen des Königlichen Staats-

ministeriums im Juni d. J. hat, soviel ich weiß, nirgends die Absicht vorgewaltet, mit der Beschränkung der Kreditfrist von neun auf sechs Monate eine Verlängerung der Kreditfrist für diejenigen Beträge zu verbinden, welche an Branntweinsteuer bis Ende September und an Rübenzuckersteuer bis Ende August fällig werden. Die Fassung der Beschlüsse der beiden Bundesräthe,[1]) aus welchen diese Verlängerung herzuleiten ist, ist nicht von Preußen beantragt, sondern von den zuständigen Ausschüssen, übrigens ohne Widerspruch des Ew. Excellenz Ministerium angehörenden Mitgliedes derselben, vorgeschlagen worden. Soviel mir bekannt, ist dieser Vorschlag weniger aus sachlichen Erwägungen, als aus der Analogie des wegen der Zollkredite gefaßten Beschlusses hergeleitet worden. Rücksichtlich der Rübenzuckersteuer hat er für Preußen keine finanzielle Bedeutung; rücksichtlich der Branntweinsteuer ist diese Bedeutung allerdings vorhanden. Ich würde daher, sofern Ew. Excellenz Werth darauf legen, eine Aenderung der gefaßten Beschlüsse dahin zu beantragen bereit sein, daß die kreditirten Beträge an Branntweinsteuer und an Rübenzuckersteuer für die im Rechnungsjahre abgelaufene Betriebsperiode, also bis einschließlich der Beträge für September bezw. August, bis zum Jahresschluß eingezahlt werden müssen.

Ich erlaube mir dieser vom Standpunkte der Bundesverwaltung gegebenen Erklärung die Bemerkung anzuschließen, daß die Beschlußnahme über die politische Nothwendigkeit, dem Landtage und der Oeffentlichkeit über die Differenz zwischen den dauernden Einnahmen und den dauernden Bedürfnissen des preußischen Staates rückhaltlose und durchsichtige Mittheilungen zu machen, nicht der Bundesverwaltung, sondern dem Königlich preußischen Staatsministerium obliegt, und daß ich mich deshalb einer Aeußerung über diese Seite der Frage enthalte."[2])

[1]) Scil. des Norddeutschen Bundes und des Zollvereins.

[2]) In einem Schreiben vom 6. März 1870 kam der Finanzminister Camphausen auf die Anregung seines Amtsvorgängers zurück; Graf Bismarck theilte den Antrag zunächst dem Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow mittelst Schreibens vom 16. März 1870 mit. Eigenhändiger Schlußsatz dieses Schreibens: „Bevor ich dem Herrn Finanzminister antworte, habe ich das Bedürfniß, Ew. Excellenz Auffassung vom Standpunkte Ihres vorzugsweise von der Maßregel berührten Ressorts zu kennen." Der gedachte Minister erhob gegen die Maßregel lebhafte Bedenken (Schreiben vom 22. März 1870).

87.

5. November 1869, **Varzin. Vertraulicher Brief an den Finanzminister Camphausen, betreffend den Konflikt des Obersten von Stoffel auf dem Bahnhofe in Hamburg und die zollamtliche Revision des Gepäcks der Reisenden. Antrag auf Beseitigung der hierbei zu Tage getretenen Mißstände.**

„In meinem Schreiben vom heutigen Tage, betreffend den Konflikt zwischen dem Obersten von Stoffel und den Zollbeamten auf dem Bahnhofe in Hamburg[1]) habe ich Veranlassung gehabt, der Wahrnehmungen zu erwähnen, die mir über barsches Wesen und übertriebene Peinlichkeit bei Revision des Handgepäcks mitgetheilt worden sind. Es sind namentlich Fälle zu meiner Kenntniß gebracht worden, in denen die revidirenden Beamten den Inhalt der Behältnisse so vollständig herausgerissen, daß es dem Reisenden in der Eile der Eisenbahnverkehrzüge kaum möglich blieb, die Gegenstände wieder einzupacken. Aus eigner Erfahrung kann ich bestätigen, daß in keinem europäischen Lande, das ich betreten habe, in neuerer Zeit auch in England nicht mehr, die Revision des Gepäcks gewöhnlicher Reisender mit solcher Peinlichkeit betrieben wird wie bei uns, und daß der Ruf der Höflichkeit und der sachkundigen Vermeidung zweckloser Belästigung des Publikums, der die Zollvereinskontrole noch bis 1849 auszeichnete, uns seitdem mehr und mehr verloren geht. Besonders lästig und irritirend für den Reisenden und zugleich inconsequent ist die Revision des Handgepäcks, von der zum Befühlen der Taschen und Entkleiden nur ein Schritt ist. Dazu kommt, daß der Ertrag von zollpflichtigen Gegenständen, welche in Handgepäck eingeführt worden und eingeführt werden können, gewiß nur ein unbedeutender sein kann im Vergleich mit der Summe, die von eingehenden Gütern überhaupt aufkommt. Gegenstände von geringem Umfange und hoher Steuerpflicht wird der, welcher sie schmuggeln will, eher am Leibe als im Handgepäck verbergen.

[1]) Der französische Militärbevollmächtigte Oberst von Stoffel, mit der Lokalität und der Zollkontrole auf dem Bahnhof in Hamburg unbekannt, wollte auf die Kasse zugehen, als ihn daran ein Zollbeamter mit derben Worten und mit Anwendung körperlicher Gewalt verhinderte. Seiner Erzählung zufolge stürzte sich in demselben Moment auf seine protestirenden Worte ein anderer Beamter „wie ein Panther" auf ihn, faßte ihn am Kragen und würgte ihn. Alles dies sei von Hause aus in einer so aggressiven und rohen Weise vor sich gegangen, wie ihm noch nirgends in Europa vorgekommen.

Ich erlaube mir daher zu Ew. Excellenz Erwägung zu stellen, ob es sich nicht empfiehlt, die Revision des Handgepäcks als Regel ganz aufzuheben, vorbehaltlich des Falls, daß Grund zu dem Verdacht einer Defraudation vorhanden ist." [1])

88.

4. Dezember 1869. Aufzeichnung des Geheimen Regierungsraths Wehrmann, betreffend eine Aeußerung des Grafen Bismarck über die Benutzung der Post zu einer Anstalt für Lebensversicherung, Altersversorgung und Sparkassen.

„Auf die Bemerkung des Unterzeichneten, daß für das Wohl und die Besonnenheit der arbeitenden Klasse günstig gewirkt werden könne, wenn die Post des Norddeutschen Bundes, ähnlich wie in England, zu einer Anstalt für Lebensversicherung und Altersversorgung, event. auch als Sparkasse benutzt würde, erklärte Se. Excellenz: er werde gern einen solchen Plan annehmen, wenn er ihm vorgelegt werde; zur eignen Bearbeitung desselben habe er keine Zeit. Se. Excellenz überließ dem Unterzeichneten, dem Generalpostdirektor von Philipsborn dies mitzutheilen, was heute durch Privatbrief geschehen ist."

89.

11. Dezember 1869. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Nachtheile aus der Zersplitterung der deutschen Bahnen, Erstrebung einheitlicher Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr und gleichmäßiger billiger Tarife.**

„Eurer Excellenz Bestreben, für die Belebung des Eisenbahnbetriebs

[1]) Der Finanzminister Camphausen nimmt Anstand, sich für eine soweit gehende Neuerung auszusprechen. Es empfehle sich, die Revision des Handgepäcks der Reisenden als Regel beizubehalten. „Da ich indeß in Uebereinstimmung mit Ew. Excellenz ebenfalls glaube, daß in Bezug auf die Revision des Handgepäcks bei den preußischen wie überhaupt den vereinsländischen Zollstellen mit größerer Peinlichkeit verfahren wird, als in anderen Staaten und als es durch das Zollinteresse bedingt erscheint, so habe ich nicht Anstand genommen, die abschriftlich angeschlossene Verfügung an die betheiligten Provinzialsteuerbehörden zu erlassen, wodurch, wie ich nicht zweifle, für den Verkehr der Reisenden eine wünschenswerthe Erleichterung wird herbeigeführt werden." (Schreiben vom 13. Dezember 1869.)

Zufolge Schreibens des Geheimen Legationsraths Bucher vom 3. Dezember 1869 wünscht Graf Bismarck die Ansicht des Bundeskanzler-Amts darüber zu hören, ob es zweckmäßig sei, das Privilegium der Preußischen Bank zu erhalten.

neue Wege zu finden, hat bei der Diskussion über den Etat des Handelsministeriums eine neue Gelegenheit seiner Bethätigung gefunden. Um so gewisser darf ich hoffen, daß Eure Excellenz mit mir darüber einverstanden sein werden, daß es sich empfiehlt, die Bestimmungen in Art. 42—45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes[1]) für die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs in höherem Maße als bisher zu verwerthen. Von der Befugniß, welche dort dem Bunde verliehen ist, hat man bisher meines Wissens — abgesehen von einem einzelnen, die Benutzung der Cölner Rheinbrücke betreffenden Fall[2]) — noch keinen Gebrauch gemacht. Uebelstände, welche durch die Zersplitterung der deutschen Eisenbahnen unter zahlreiche Staats- und Privat-Verwaltungen entstanden sind, und welche früher nur im Wege

---

[1]) Die genannten 4 Artikel lauten:

Artikel 42.

Die Bundesregierungen verpflichten sich, die im Bundesgebiete belegenen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Artikel 43.

Es sollen demgemäß in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Der Bund hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.

Artikel 44.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Uebergangs der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Artikel 45.

Dem Bunde steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Derselbe wird namentlich dahin wirken:

1) daß baldigst auf den Eisenbahnen im Gebiete des Bundes übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden;
2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

[2]) Dieser Fall ist identisch mit der in Urkunde 83 mitgetheilten Differenz, betreffend die Weigerung der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zur Durchführung der Züge der Kreienser Route auf der Strecke von Mülheim a. Rh. bis Cöln.

der Verhandlungen mit den verschiedenen Staatsregierungen resp. den einzelnen Eisenbahngesellschaften beseitigt werden konnten, würden jetzt durch sachkundige Handhabung der allegirten Verfassungsartikel leichter zu heben sein, so daß die Eisenbahnen des Bundesgebiets in der That wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, mit übereinstimmenden Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, mit ineinander greifenden Fahrplänen, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr, und mit möglichst gleichmäßigen billigen Tarifen,[1]) namentlich auch für landwirthschaftliche Produkte, Salze und Dungmaterialien. Ich meine, daß das Interesse des preußischen, wie des allgemeinen deutschen Verkehrs uns mahnt, die Mittel nicht unbenutzt zu lassen, welche die Bundesverfassung uns in der gedachten Beziehung bietet. Eure Excellenz, als Chef der preußischen Eisenbahnverwaltung, sind besser im Stande als ich, zu übersehen, welche Wege einzuschlagen sind, um die Mittel, welche die Bundesverfassung der Krone Preußen darbietet, im Interesse der materiellen Entwickelung und der nationalen Konsolidation Deutschlands angemessen zu verwerthen. Als Mitglied des Staatsministeriums habe ich das Bedürfniß, mich hierüber im preußischen Interesse zu informiren und mit dem Königlichen Staatsministerium zu erwägen, ob und welche Anträge etwa an die Bundesverwaltung zu stellen sind. Eure Excellenz ersuche ich daher, Ihre Ansicht über den Gegenstand mir so bald als thunlich mitzutheilen."[2])

90.

16. Dezember 1869. **Privateingabe des Besitzers des Rittergutes Varzin an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten von Selchow und den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die wünschenswerthe Abänderung des Flößerei-Reglements für die Wipper. Benachtheiligung der Industriellen durch die einseitige Beförderung der Flößereiinteressen. Bedeutung der Flößerei auf der Wipper. Umschwung der Holzverwerthung seit der Einführung neuer Fabrikbetriebe an der Wipper. Abwägung der wirthschaftlichen Vortheile. Die Einführung ge-**

[1]) Vgl. hierüber Urkunde 114 und 119.

[2]) Welche Stellung der Handelsminister Graf Itzenplitz zu der vorstehenden Anregung einnahm, erhellt aus der Urkunde 91.

eigneter Fabrikbetriebe auf dem Lande, ein Mittel zur Einschränkung der Auswanderung. Unverträglichkeit der uneingeschränkten Flößerei mit dem Fabrikbetriebe.

„Das Reglement über die Flößerei auf der Wipper und Grabow vom 27. November 1849, revidirt den 22. Januar 1862, enthält im §. 5 die Bestimmung, daß die Holzflößer, der Natur des Privateigenthums an diesen Grundstücken und Gewässern entsprechend, das Ufer des Flußes ohne Zustimmung des Uferbesitzers nicht betreten dürfen, außer an gewissen polizeilich bestimmten Stellen. Seit einiger Zeit werden auf Antrag der Holzhändler aus Rügenwalde von der Königlichen Regierung in Cöslin Erörterungen wegen Abänderung dieser Bestimmung gepflogen. Der Fabrikbesitzer Behrend, welcher innerhalb des Areals meines Ritterguts Varzin eine bedeutende Holzpappenfabrik, basirt auf die Wasserkraft des Wipperflusses angelegt hat und ähnliche Anlagen in noch größerem Umfange herzustellen beabsichtigt, zeigt mir an, daß er besorgt ist, der kürzlich eröffnete Betrieb dieser Fabrik habe nach der einseitigen Vertretung, welche das Flößereiinteresse bei der Königlichen Regierung in Cöslin finde, empfindliche Störungen zu gewärtigen. Er habe eine Besprechung darüber mit dem Präsidenten der Königlichen Regierung in Cöslin, Herrn von Götze gehabt und von demselben gehört, der Antrag der Regierung auf Erlaß eines neuen Reglements, durch welches unter Andern den Holzflößern der Mitgebrauch der Ufer zu gestatten, liege jetzt den Ministerien in Berlin zur Entscheidung vor; die Regierung befinde sich nicht in der Lage, die Nachtheile, welche den Industriellen durch Betriebsstörung aus der Flößerei erwüchsen, zu mildern, da die letztere als ein allgemeines, die Industrie dagegen nur als ein Privatinteresse zu betrachten sei; mit Privatinteressen habe die Regierung sich nicht zu befassen, das sei Sache der Gerichte; er verhehle indessen nicht, daß auch auf dem Rechtswege eine Einschränkung der empfindlichen Nachtheile, deren Eintreten er vollständig zugab, nicht zu erwirken sein dürfte.

Diese Auffassung des Herrn Präsidenten von Götze überrascht mich in hohem Grade. Wenn Ew. Excellenzen das Gesetz vom 28. Februar 1843, §§. 8 ff. in gleicher Weise auslegen sollten, so würden die Interessen der Uferbesitzer, der Mühlen und Fabriken auf der Wipper und der Forsten

an derselben schwer, und wie mir scheint, in Widerspruch mit den Grundsätzen gerechter Verwaltung bedroht sein. Ich erlaube mir daher, Ew. Excellenzen über die örtlichen Verhältnisse, um welche es sich handelt, nähere Mittheilung zu machen, in der Absicht, vor der Entscheidung über die vorliegenden Anträge eine sachliche Prüfung derjenigen Interessen herbeizuführen, welche von der Königlichen Regierung in Cöslin nach den Aeußerungen des dortigen Herrn Präsidenten außer Acht gelassen und als aussichtslos auf den Rechtsweg verwiesen sind.

Die Flößerei auf der Wipper ist nicht mehr von großer Bedeutung, da die oberhalb liegenden Forsten von haubaren Beständen meistens entblößt sind. Auch hat die Flößerei nur eine sehr mäßige Rente von dem Forstboden der Gegend begründet, indem noch heut Kiefernholz am Stromufer nur einen Preis von 2 Thlrn. pro Klafter erhält, von welchem 10 Sgr. Schlaglohn und 15 bis 30 Sgr. Fuhrlohn, letzteres bei einer Meile Entfernung von Strome, abgehen. Als ich Varzin kaufte, war deshalb mein Bemühen darauf gerichtet, eine bessere Verwerthung des Holzes herbeizuführen, und die Anlegung von Holzpappenfabriken in großen Dimensionen, mit einer Produktion von ca. 100 Ctrn. Pappe pro Fabrik täglich, mit Maschinen, welche die Wipper mit 175 bis 300 Pferdekraft, je nach der Stauhöhe, zu treiben vermag, verspricht das gewünschte Resultat zu erzielen, so daß die Waldbesitzer der Umgegend auf diese Unternehmungen die Hoffnung auf vollständigen Umschwung in den Absatzverhältnissen ihrer Hölzer begründen.

Wenn, wie ich hoffe, in wenigen Jahren drei solche Fabriken zunächst an der Wipper und innerhalb des Varziner Areals in Betrieb sind, so werden dieselben beträchtlich mehr Holz verarbeiten, als jetzt jährlich auf der Wipper verflößt wird. Dieselben werden mit Vorliebe jüngere Hölzer, welche jetzt gar nicht verwerthet werden können, konsumiren und werden also zum Nutzen der Forstbesitzer die Einführung kürzerer Umtriebsperioden gestatten und auf diese Weise eine erträgliche Rente von dem in jener Gegend vorherrschenden Kieferboden zu ziehen möglich machen. Diese Erwartung hat in dem bereitwilligen Entgegenkommen aller Waldbesitzer der Umgegend durch hülfreiche Förderung der neuen, aus dem Erzgebirge dorthin übersiedelten Industrie ihren Ausdruck bereits gefunden. Die Fabriken werden in einer industriearmen Gegend hunderten von Ar-

beitern Beschäftigungen gewähren, welche erheblich höhere Löhne abwerfen, als die gewöhnlichen landwirthschaftlichen Arbeiten, und hierin liegt meines Erachtens eins der Mittel gegen die Tendenz zum Auswandern, von welcher, aus leicht erkennbaren Gründen, die industrielosen Gegenden Norddeutschlands am Meisten heimgesucht sind. Die neuen Anlagen werden bei der hohen Rentabilität, welche die jetzigen Preise der Pappe in Aussicht stellen, bald zahlreiche ähnliche auf den andern pommerschen Flüssen ins Leben rufen und es scheint mir nicht zweifelhaft, daß die Entwickelung einer solchen Industrie in Hinterpommern, ähnlich der im Erzgebirge seit zehn Jahren bestehenden, sowohl vom gewerblichen, als vom forstwirthschaftlichen Standpunkte betrachtet, mindestens ebensosehr als im öffentlichen Interesse liegend angesehen werden muß, wie die verhältnißmäßig unbedeutende Flößerei auf der Wipper, welche auch nichts anderes bezweckt, als eine viel unvollkommenere Verwerthung des Holzes der benachbarten Privatforsten. Schon die einzige bisher bei Varzin hergestellte Holzschleiferei bedingt, bei einem Verbrauche von nur 12 bis 1500 Klafter Holz, mit einem Anlage- und Betriebskapital von etwa 80000 Thlrn., einen um das sechsfache stärkeren Geldumsatz, als die gesammte Flößerei der Wipper im Durchschnitt der letzten Jahre, obschon dieser Durchschnitt in Folge gänzlicher Devastation sehr umfangreicher Forsten ein viel höherer ist, als er nachhaltig sein kann.

Ew. Excellenzen brauche ich nicht darzulegen, wie sehr eine auf Wasserkraft basirte große Fabrik leidet, wenn ihr Betrieb jeden Tag stundenlang durch Oeffnung der Schleusen für den Durchlaß geringer Quantitäten von Floßholz unterbrochen werden kann. So lange die Holzflößer nach §. 5 des jetzigen Flößereireglements Rücksicht auf den Uferbesitzer nehmen müssen, damit er ihnen bei dem Betreten der Ufer in billiger Weise entgegenkommt, werden sie geneigt sein, ihre Flößerei so einzurichten, daß auch die Fabrikthätigkeit des Mühlenbesitzers möglichst kurze Zeit unterbrochen werde, indem sie sich namentlich über bestimmte Tage zum Durchlassen und vorgängige Ansammlung größerer Holzmassen oberhalb der Schleusen verständigen. Wenn dagegen das Reglement nur zum Nachtheil der Ufer- und Mühlenbesitzer geändert würde, so würde sich schwerlich ein Unternehmer finden, der es wagen würde, sein Kapital in neuen Fabriken an der Wipper anzulegen. Mit der Erlaubniß, die Grundstücke der Uferbesitzer zu betreten, würde, abgesehen von dem Eingriffe in das Eigenthum, den sie enthielte,

jeder Schutz der Forsten und Wiesen gegen die Flößer unmöglich werden, nachdem er schon jetzt sehr schwierig geworden ist.

Ew. Excellenzen wollen hieraus entnehmen, wie beträchtliche Interessen sich an eine Abänderung des §. 5 l. c. knüpfen, und trage ich darauf an, anzuordnen, daß vor der Entscheidung über die Anträge der Kaufmannschaft in Rügenwalde kommissarische Verhandlungen mit den Interessenten der Wippermühlen, sowie mit den Grundbesitzern gepflogen werden, zu deren Privateigenthum die Wipper mit ihren Ufern und ihrem Wasser gehört.

Gegen jede Verfügung über mein Eigenthum ohne meine Zustimmung oder ohne vorgängige volle Schadloshaltung lege ich unter Bezugnahme auf Art. 9 der Verfassungsurkunde, welcher den etwa abweichenden Bestimmungen des Gesetzes von 1843 derogirt, Verwahrung ein." [1])

91.

10. Januar 1870. **Schreiben an den Kanzler des Norddeutschen Bundes, betreffend die wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Erwerbung von Sympathien des Bundes durch Fortschritte im Eisenbahnwesen.**

„Als Vorsitzender des preußischen Staatsministeriums habe ich im Interesse des preußischen Eisenbahnverkehrs den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Grafen von Itzenplitz durch das abschriftlich beifolgende Schreiben vom 11. Dezember v. J. [2]) darauf aufmerksam gemacht, daß es sich empfehlen dürfte, die Bestimmungen in Art. 42 bis 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes [3]) für die Entwickelung des Norddeutschen Eisenbahnverkehrs in höherem Maße als bisher zu verwerthen. Ich erbat mir dabei seinen Rath darüber, welche Wege zu diesem Behufe einzuschlagen seien.

In dem abschriftlich beifolgenden Antwortschreiben erkennt der genannte Herr Minister die Bedeutung der in Gemäßheit der Anträge des Königlichen Handelsministeriums seiner Zeit in die Bundesverfassung aufgenom-

[1]) Die beabsichtigte Abänderung des Flößereireglements für die Wipper unterbleibt.

[2]) Vgl. Urkunde 89.

[3]) Vgl. S. 141 Note 1.

menen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen in vollem Maße an, hebt hervor, daß der Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen schon in vieler Beziehung das leiste, was durch Anwendung der Bundesverfassungs-Bestimmungen zu erreichen wäre, und empfiehlt:

1. den „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Eisenbahnen" obligatorische Geltung für die Bahnen des Norddeutschen Bundes zu verschaffen;
2. die „Allgemeinen Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes vom 1. Juli 1868" als Bahnpolizei-Reglement des Norddeutschen Bundes, sowie
3. das „Reglement für den Vereins-Güter- und Personenverkehr vom 1. März 1865" als Bundes-Betriebsreglement zu adoptiren;
4. bei den Bundesregierungen darauf hinzuwirken, daß sie bei neuen Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung und Abänderung der Fahrpläne sich vorbehalten, desgleichen
5. in die Statuten die Verpflichtung aufnehmen, auf Verlangen der Staatsregierung bei größeren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koaks und event. der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen, während das Mittel, die Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung zu niedrigen Tarifen zu zwingen, bedenklich erscheine;
6. die Bildung eines besonderen Eisenbahnausschusses bei dem Bundesrath in Erwägung zu ziehen.

Wenn von preußischem Standpunkte aus ein Interesse vorliegt, durch Ausführung der gedachten Bestimmungen der Bundesverfassung die Entwickelung des preußischen Eisenbahnverkehrs in seinen Beziehungen zu dem der übrigen Bundesstaaten zu fördern, so wird dem Bunde neben dieser Aufgabe der Beruf obliegen, von den Befugnissen, welche die Verfassung ihm gewährt, jeden Gebrauch zu machen, welcher geeignet ist, die nationalen Sympathieen für die Bundesinstitutionen zu kräftigen. Jede Befriedigung berechtigter Wünsche des Publikums, jede Abstellung allgemein empfundener Uebelstände im Betriebe einzelner oder mehrerer Bahnen, jede Erleichterung des Verkehrs, welche dem Bunde beizumessen ist, wird gerade im Gebiete des Eisenbahnverkehrs von der Gesammtheit der Bevölkerung

täglich und unmittelbar empfunden und dem Bunde gedankt werden. Derselbe ist durch die in Abschnitt VII der Verfassung enthaltenen Bestimmungen befähigt, sich und seinen Institutionen in weiten Kreisen, und namentlich in solchen, wo sie bisher fehlen, lebhaftere Sympathien zu erwerben.

Aus diesen Gründen ersuche ich Eure Excellenz, den Gegenstand im Schoße der Bundesverwaltung baldigst in Erwägung zu ziehen." [1])

92.

21. Januar 1870. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Provinz Pommern. Vereinfachung des Betriebes auf den dortigen Bahnen.**

„Ew. Excellenz entwickeln in dem Schreiben vom 17. d. M. den Gedanken, den Bau von Zweigbahnen in der Provinz Pommern [2]) provinziell zu behandeln, das System billiger s. g. sekundärer Bahnen dabei anzuwenden und Subventionen aus der Staatskasse à fond perdu dafür zu geben.

Ich kann dieser Idee nur beipflichten, in der Hoffnung, daß sie sich fruchtbar erweisen werde, um dem Küstenlande zwischen Oder und Weichsel

[1]) Im Jahre 1870 erfolgt darauf die Emanation des Betriebs- und des Polizei-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde. Vgl. auch die Urkunde 93 und die Schlußnote dazu. — —

Wir lassen nachstehend einen Auszug aus einem in der Kölnischen Zeitung vom 19. Januar 1870 (Nr. 19) veröffentlichten Schreiben des Grafen Bismarck an den außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister von China, Herrn Burlingame folgen, welches die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und China berührt. „Wenn die (scil. chinesische) Regierung, ungestört durch innere Zwistigkeiten und auswärtige Konflikte, die Energie konzentrirt auf die weitere Entwickelung der unerschöpflichen Hülfsmittel des Landes, so wird die heimische Industrie zugleich mit dem Handel nach außen hin sich entfalten, und die wachsende Wohlfahrt, man darf das Vertrauen hegen, wird die Macht der Regierung stärken sowie ihren Entschluß, die Politik des thätigen Verkehrs, der Freundschaft und des gegenseitigen Vertrauens zu fremden Nationen zu pflegen, welche Ihre Mission inaugurirt hat. Auf Grund dieser Voraussetzungen wird der Norddeutsche Bund stets bereit sein, seine Haltung in Einklang zu bringen mit den Erfordernissen jener Autorität, deren Schwächung an Ausdehnung und intensiver Kraft unberechenbare Folgen haben, sicherlich aber das Gegentheil bewirken würde von dem, was die Interessen der westlichen Mächte verlangen in Ausbreitung der Handelsbeziehungen und der Civilisation."

[2]) Vgl. Urkunde 84.

die Verbindungen zu verschaffen, welche ihm fehlen, die zwischen der See und dem Hinterlande. Bisher gehen daselbst vier Verbindungslinien parallel der Küste, die Stolper Bahn, die Ostbahn, die neue Conitzer Linie und die Kanalschiffahrt, welche alle nur dem Verkehr nach der Hauptstadt zu Gute kommen, für den Aufschluß des Hinterlandes und die Hebung der Küstenstädte aber wenig wirken. Die Herstellung von Querbahnen, welche das Hinterland mit der Küste und den großen Bahnlinien verbinden, wird erst die Produkte des Landes den natürlichen Absatzpunkten, den so nahe gelegenen und bisher kaum nutzbaren Seehäfen lebhafter zuführen.

Die Rücksicht auf die augenblickliche Finanzlage des Staates wird es empfehlen, zur Gewinnung der Mittel für Staatssubventionen Ersparnisse in den Ausgaben für Eisenbahnen der Provinz Pommern nachzuweisen, und ich erlaube mir Ew. Excellenz Erwägung die Frage zu empfehlen, ob sich durch weitere Vereinfachung des Betriebsplanes auf den pommerschen Bahnen [1]) nicht Ersparnisse erzielen lassen, welche im Interesse der Provinz für die Herstellung neuer Bahnlinien nutzbar gemacht werden könnten. Mir scheint, daß in einer verkehrsarmen Gegend das Publikum an die Zahl der abzulassenden Züge nicht dieselben Ansprüche machen kann, wie auf Linien, deren Rentabilität durch den Verkehr gesichert ist, und daß Kultur- und Meliorationsbahnen nicht dieselben Aufgaben haben, wie diejenigen, welche Trägerinnen eines bereits vorhandenen, auf dem schon entwickelten Reichthum des Landes basirten Verkehrs sein sollen.

Auf das Detail der von Ew. Excellenz erwähnten Bahnlinien einzugehen, behalte ich mir vor bis zur Vorlage einer näheren Ausarbeitung über das zu erstrebende Bahnnetz und über die Kosten solcher sekundärer Bahnen. Ein gutes Beispiel billigen Baues soll die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn liefern und werde ich Ew. Excellenz dankbar sein für eine Mittheilung der dort gemachten Erfahrungen." [2])

---

[1]) Vgl. hierüber auch die Urkunde 84.

[2]) Trotz der entgegenkommenden Stellung, welche der Handelsminister dieser Anregung des Grafen Bismarck gegenüber an den Tag legte, läßt sich das von demselben befürwortete Projekt der Errichtung von Zweigeisenbahnen in der Provinz Pommern zunächst nicht verwirklichen. Vgl. auch die folgende Urkunde.

93.

24. Januar 1870. **Schreiben an den Ministerialdirektor Weishaupt, betreffend die Nothwendigkeit weiterer Frachtermäßigungen auf den pommerschen Eisenbahnen und die wirksamere Handhabung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen. Hiermit zu erreichende politische Vortheile.**

„In dem Schreiben vom 19. d. M., welches der Wirkliche Geheime Ober-Regierungsrath Wehrmann mir vorlegte, haben Eure Hochwohlgeboren demselben mitgetheilt, daß für Phosphorit bereits der 1 Pfennigtarif mit 2 Thlrn. Expeditionsgebühr auf der Hinterpommerschen Bahn besteht, während für Düngesalz noch $1^{35}/_{100}$ Pf. pro Centner und Meile nebst 1 Thlr. Expeditionsgebühr für 100 Centner auf allen Privatbahnen erhoben wird, dessen Ermäßigung auf den 1 Pfennigtarif der Staatsbahnen bei sich darbietender Gelegenheit erstrebt werden solle. Auf die Ermäßigung des Satzes von $1^1/_2$ Pfennig nebst 6 Pfennig Zuschlag, unter welchem andere künstliche Düngemittel noch leiden, werde zunächst hinzuwirken sein, doch werde einige Zeit nach Einführung des neuen Tarifs vergehen müssen, bevor an das Direktorium der pommerschen Bahnen mit weiteren Anforderungen herangetreten werden könne, was namentlich auch für die hohen Frachtsätze von Roheisen und Stangeneisen gelte.

Ich begrüße die Aussicht auf diese Fortschritte im Interesse der Landwirthschaft mit aufrichtigem Danke, aber als eine „Abschlagszahlung".

Ich möchte Eure Hochwohlgeboren gern überzeugen, daß der Norddeutsche Bund seine Aufgabe bezüglich der Eisenbahnen, aus politischen Gründen ebensowohl, wie aus wirthschaftlichen, von Hause aus allgemeiner und durchgreifender anfassen sollte.

Ich erlaubte mir Eurer Hochwohlgeboren die Gesichtspunkte, welche mich dabei leiten, bei unserer letzten Besprechung mündlich darzulegen. Unbeschadet der sonst erreichbaren Besserung einzelner Tarifpositionen im Wege der Verhandlung mit den betreffenden Bahnverwaltungen, wäre die kräftige Handhabung der gesammten Befugnisse des Norddeutschen Bundes nach Art. 42—45 der Bundesverfassung[1]) von vorn herein ins Auge zu fassen. Ich halte diesen Weg nicht nur für den, welcher die

[1]) Vgl. S. 141 Note 1.

Verkehrsinteressen schneller und allgemeiner fördert, sondern glaube auch, daß der Bund sich durch Wohlthaten, welche im Verkehr täglich sichtbar werden, den Dank des Publikums erwerben, die Anhänglichkeit an seine nationale Politik fördern sollte.

Eurer Hochwohlgeboren würde ich sehr verbunden sein, wenn Sie mir in der angegebenen Richtung Vorschläge zur wirksameren Handhabung der Bundesgewalt zu entwickeln die Güte hätten." [1])

26. Januar 1870. Der Ministerpräsident erklärt sich dem Handelsminister Grafen Itzenplitz gegenüber damit einverstanden, „daß die Verhandlungen wegen Ausführung des Nord-Ostsee-Kanalprojekts unter Leitung und auf Kosten der Regierung unter Mitwirkung der dabei interessirten Staaten des Norddeutschen Bundes wieder aufgenommen werden."

9. Februar 1870. Graf Bismarck ersucht den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, ihm zu seiner Beruhigung mitzutheilen, „ob seitens der Regierung für die Unterbringung der Abgebrannten zu Havelberg in heizbaren Räumen genügend gesorgt ist und ob etwa ein Kommissarius der Regierung in Potsdam sich sogleich an Ort und Stelle begeben hat, um die nöthigen Maßregeln zu treffen." [3])

---

[1]) Der Ministerialdirektor Weishaupt erwidert dem Grafen Bismarck, die versuchsweise auf der Hinterpommerschen Bahn eingeführte Frachtermäßigung für Getreide sei inzwischen auf Kartoffeln und Hülsenfrüchte ausgedehnt worden. Wegen gleichmäßiger Normirung des Frachtsatzes für Dungstoffe auf den bereits für Phosphorit bewilligten niedrigsten Satz schwebten die Verhandlungen mit dem Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft noch. In Betreff einer wirksameren Handhabung der Bundesgewalt im Eisenbahnwesen sei er in Gemäßheit der von dem Grafen Bismarck erhaltenen mündlichen Eröffnungen unverzüglich an die praktische Lösung der Frage herangegangen. Dieselbe bestand zunächst in Aufstellung von Entwürfen zu den in den Art. 43 und 45 verheißenen Bahnpolizei- und Betriebsreglements und in zwei weiteren an das Bundeskanzler-Amt gerichteten Vorlagen, betr. die Wagenklassen. Eine zwangsweise Durchführung der Bestimmungen des Art. 45 über möglichste Gleichmäßigkeit in Herabsetzung der Tarife habe sich noch nicht bewirken lassen, eile übrigens auch nicht so sehr als eine Vermehrung der Schienenwege. Vgl. Urkunde 100.

[2]) 6. April 1871. Anfrage an denselben Minister, ob es etwa rathsam erscheine, die Sache „als eine Angelegenheit des Deutschen Reichs zu behandeln". Vgl. auch „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 64.

[3]) Der Minister des Innern erwidert dem Grafen Bismarck, daß behufs Anordnung der erforderlichen Maßregeln zur Unterbringung der Abgebrannten in Havelberg nicht nur ein Kommissarius der Königl. Regierung in Potsdam, sondern auch der Oberpräsident in Person sich dorthin begeben habe. Nach einer eingegangenen Depesche seien sämmtliche Abgebrannte zweckmäßig untergebracht. (Schreiben vom 10. Februar 1870.) — —

Eine Depesche des Grafen Bismarck an den schweizerischen Bundesrath, betr. die Einladung des Norddeutschen Bundes zur Anerkennung des zwischen

94.

2. Juli 1870. **Schreiben an den Oberpräsidenten der Provinz Hannover, Grafen zu Stollberg, betreffend den fiskalischen Gesichtspunkt beim Ausbau des Eisenbahnnetzes.**

„Mit Bezug auf den Bericht vom 18. v. M., betreffend das Projekt einer Eisenbahn von Helmarshausen über Uslar und Einbeck nach Kreiensen, beehre ich mich Eurer Erlaucht eine eingezogene Aeußerung des Handelsministeriums vom 8. v. M. in Abschrift zu übersenden und dazu Folgendes zu bemerken.

Sofern das fiskalische Finanzinteresse ein Motiv abgiebt, die Konzessionen für zweckmäßige Eisenbahnlinien zu versagen, halte ich diesen Standpunkt an sich für einen falschen und nur so lange vorübergehend zulässig, als der Landtag und der Reichstag der Regierung für ausfallende Revenüen jeden Ersatz in Form neuer Steuern prinzipiell versagen. So lange muß aber allerdings der Staat, weil er keine seiner Einnahmen entbehren kann, an jeder Revenue, die er hat, mag sie aus bestehenden fehlerhaften Abgaben[1]) oder aus fiskalischem Eigenthum fließen, festhalten. Die nächsten Wahlen werden darüber entscheiden, ob wir aus dieser zweifellos fehlerhaften Position herauskommen können.“ [2])

95.

18. Juli 1870. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz und den Finanzminister Camphausen, betreffend die Gründung von Dahrlehnskassen.**

„Die Allerhöchst befohlene Mobilmachung der Armee wird auf die Erwerbsthätigkeit des Landes hemmend einwirken, eine Störung des Handels und Verkehrs und dadurch Nothstände herbeiführen, denen möglichst Abhülfe zu verschaffen Pflicht der Regierung ist.

Italien und der Schweiz am 15. Oktober 1869 in Betreff der Gotthardbahn abgeschlossenen Vertrags, findet sich abgedruckt in der Köln. Ztg. Nr. 88 vom 29. März 1870, zweites Blatt.

[1]) Einen ähnlichen Gedankengang entwickelte Fürst Bismarck in der Reichstagssitzung vom 1. Mai 1872, wo es sich um die Aufhebung der Salzsteuer handelte. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 67.

[2]) Vgl. auch Urkunde 96.

Als eine Maßregel zur Milderung solcher Bedrängnisse hat sich in den Jahren 1848 und 1866 die Gründung von Darlehnskassen[1]) bewährt, und es wird auch jetzt unter gleichen Verhältnissen darauf zurückzukommen sein.

In der Voraussetzung, daß Ew. Excellenzen über die Nothwendigkeit der Errichtung von Darlehnskassen mit mir einverstanden sein werden, erlaube ich mir Hochdieselben zu ersuchen, die Maßregel unverzüglich vorzubereiten. Das Bundesgesetz, wonach die Staaten des Norddeutschen Bundes fortan Papiergeld nur auf Grund eines Bundesgesetzes ausgeben dürfen, ist am 16. Juni d. J. von des Königs Majestät vollzogen. Demnach wird, obwohl das Gesetz noch nicht publizirt ist, die Zustimmung des Reichstags und des Bundesraths zu der Errichtung von Darlehnskassen eingeholt werden müssen. Dem Vernehmen nach beabsichtigen einzelne Mitglieder des Reichstags, diese Einrichtung zu beantragen. Es wird daher nützlich sein, daß die Regierung im Stande ist, alsbald einen Gesetzentwurf vorzulegen, wenn ein Antrag deswegen eingebracht wird." [2])

96.

22. Juli 1870. **Immediatbericht, betreffend das Projekt einer Eisenbahn von Breslau nach Kaudten. Fiskalisches Interesse bei der Gründung neuer Bahnen.**[3]) (Auszug.)

Auch er (Bismarck) betrachte den Standpunkt, das fiskalische Finanzinteresse bei der Konzessionirung neuer Bahnen als maßgebend zu behandeln und einem an sich nützlichen und empfehlenswerthen Projekte lediglich aus Rücksicht auf die Konkurrenz, welche durch die neue Bahn einer Staats-

[1]) Vgl. oben S. 86.

[2]) Unterm 19. Juli 1870 erging an die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin folgender Bescheid des Grafen Bismarck: „Den Antrag der Aeltesten der hiesigen Kaufmannschaft vom 18. d. M. wegen Einrichtung von Darlehnskassen habe ich empfangen und sogleich den Herren Ministern des Handels und der Finanzen zur weiteren Veranlassung mitgetheilt. Ich bemerke aber dabei, daß ich schon vor Eingang dieses Antrags die genannten Herren Minister ersucht hatte, die in Rede stehende Maßregel vorzubereiten." — Gesetz vom 21. Juli 1870, betr. die Gründung öffentlicher Darlehnskassen, Bundes-Gesetzbl. S. 499. — Am 7. August 1870 erging aus Neustadt a. d. Haardt (in der bayerischen Pfalz) folgendes Telegramm des Grafen von Bismarck an das Auswärtige Amt: „Bitte zu thun, was unsererseits möglich, um Südhessens Betheiligung an Frankfurter Darlehnskasse zu gewähren."

[3]) Man findet in dem obenstehenden Schreiben den Gedanken, welcher in der Urkunde 94 enthalten ist, noch schärfer ausgedrückt.

bahn erwächst, die Genehmigung zu versagen, prinzipiell als unrichtig und politisch wie nationalökonomisch auf die Dauer als unhaltbar.

„Nach meinem Dafürhalten ist es unbedingt geboten, für die Staatseinnahmen die Oeffnung anderer Quellen vom Land- oder Reichstag zu erstreben, damit Eurer Majestät Regierung aus der falschen Lage herauskommt, in welcher sie sich auf die fiskalische Monopolisirung oder Ausbeutung der Verkehrsmittel angewiesen findet.

Solange man sich jedoch in dieser falschen Lage befindet, muß ich mich der Ausführung und resp. dem Antrage des Königlichen Staatsministeriums dahin anschließen, daß die Regierung bei der gegenwärtigen Finanzlage auf Staatseinnahmen und besonders auf Einnahmen von so bedeutender Höhe, wie dieselben in den angeschlossenen Anlagen näher nachgewiesen sind, nur dann verzichten kann, wenn ihr der volle Ersatz des Ausfalls gesichert ist."

97.

11. Februar 1871, **Versailles. Schreiben an den Chef des Generalstabes, General von Moltke, betreffend die Wiederherstellung des regelmäßigen Briefverkehrs für die Einwohner von Paris.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich anliegend ein Schreiben des Herrn Jules Favre zu übersenden, worin derselbe den Wunsch ausspricht, daß die Bestimmung der Konvention aufgehoben werden möchte, wonach die Einwohner von Paris nur offene Briefe durch die Post empfangen und absenden dürfen.

Diese Beschränkung ist namentlich für den Handelsstand empfindlich, da sie die Uebersendung von Anweisungen und Wechseln ausschließt und das Wiederaufblühen des geschäftlichen Verkehrs unmöglich macht. Es läßt sich auch nicht leugnen, daß die Vorsichtsmaßregel eine praktische Bedeutung nicht mehr hat, weil die vorhandenen Kräfte der Postbehörden nicht ausreichend sind, um eine Durchsicht und Prüfung der Korrespondenz auch nur annähernd zu bewältigen, und solche Korrespondenzen, deren Beaufsichtigung in unserm Interesse wünschenswerth wäre, voraussichtlich auf anderm Wege zur Beförderung gelangen. Unter den gegenwärtigen Umständen erscheint es aber besonders wünschenswerth, daß die Bevölkerung von Paris sich wieder in einen regelmäßigen Zustand einlebt, soweit der-

selbe mit unserm militärischen Interesse nicht im Widerspruch steht, und in Folge dessen die Wohlthaten des Friedens wieder würdigen lernt und sich zu dem Verzichte darauf um so schwerer entschließt. Ich glaube annehmen zu dürfen, daß Ew. Excellenz mit dieser Auffassung einverstanden sein werden und stelle anheim, mir hierüber eine Aeußerung zugehen zu lassen, um hiernach der französischen Regierung und der diesseitigen Postverwaltung die erforderlichen Mittheilungen machen zu können".[1])

Unterm 19. Februar 1871 theilte Graf Bismarck aus Versailles dem Vorstande des deutschen Fischereivereins auf ein Schreiben vom 13. Februar mit, daß er von der Darlegung der Bedeutung der Anstalt zur künstlichen Fischzucht bei Hüningen am Rhein für die Hebung der deutschen Fischerei mit lebhaftem Interesse Kenntniß genommen habe und gern bereit sei, den bezüglichen Wünschen,[2]) soweit es von ihm abhänge, entgegen zu kommen. „Um jedoch in praktischer Weise eingreifen zu können ist es für mich Bedürfniß, daß der Vorstand seine Wünsche in konkreter Weise und unter Darlegung der praktischen Ausführungs-Modalitäten formulirt, und stelle ich Wohldemselben die nähere Präzisirung seiner Vorschläge in dieser Beziehung anheim."[3])

98.

14. März 1871. **Votum über die handelspolitischen Bestimmungen des Friedensvertrags mit Frankreich. Einführung eines Schutzzollsystems gegenüber Frankreich. Erhöhung des Zolls auf französische Weine. Die Erwerbung der Ostbahnstrecke in Elsaß-Lothringen.** (Auszug.)

— — „Zollkonzessione nim Friedensvertrage zu erzwingen, erscheine wie

[1]) Nach Eintreffen der Antwort des Chefs des Generalstabes richtet Graf Bismarck unterm 11. Februar 1871 aus Versailles nachstehendes Telegramm an das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten in Paris: „A la suite de mon entretien d'hier avec Mr. Jules Favre j'ai l'honneur d'informer le Gouvernement de la Défense Nationale que l'administration des postes allemandes a été autorisée à expedier des correspondances fermées en déclination et venant de Paris."

[2]) Gebeten war, die Anstalt zu Hüningen zu einer deutschen Reichsanstalt zu machen und sie angemessen zu dotiren. Die Anstalt war vom Kaiser Louis Napoleon zur künstlichen Fischzucht gegründet, mit der Absicht, die französischen Flüsse und Gewässer zu bevölkern.

[3]) Unterm 24. Februar 1871 theilt Graf Bismarck aus Versailles mittelst Telegramms dem Civilkommissar von Kühlwetter in Straßburg mit, der deutsche Fischereiverein sende zwei Delegirte, von Erxleben und Bolle, nach Hüningen. „Bitte denselben die nöthige Unterstützung zu geben." Das Reich übernimmt demnächst einen ansehnlichen Beitrag zu den Kosten der Fischzuchtanstalt zu Hüningen.

ein Attentat auf die Unabhängigkeit und Souveränität einer Nation und erinnere an den Vertrag Englands mit China über den Opiumhandel.[1]) Man werde daher wohl nur die einfache Erneuerung des früheren Handelsvertrags erstreben können. Ob Frankreich sich dazu bereit zeigen werde, sei zweifelhaft.[2])

Thiers sei Schutzzöllner; derselbe habe davon gesprochen, daß Frankreich genöthigt sein werde, ein starkes Finanzsystem einzuführen, um das Geld wieder im Lande anzuhäufen; er werde also vermuthlich beabsichtigen, den Handelsvertrag mit England zu kündigen und unseren Vertrag zu modifiziren.

Andererseits komme in Betracht, daß man sich bei der jetzigen Feindseligkeit und bei dem Charakter der Franzosen auf übelen Willen und chikanöse Behandlung der deutschen Kaufleute (in Schätzung der Waaren, Handhabung der Förmlichkeiten 2c.) gefaßt zu machen habe. Es frage sich daher, ob uns solchen Chikanen gegenüber nicht die Freiheit nützlicher sei, die französischen Waaren durch hohe Zölle vom deutschen Markt ausschließen zu können. Vielleicht sei es rathsam, gegenüber den neuesten, nach Abschluß der Friedenspräliminarien vorgekommenen Feindseligkeiten gegen Deutsche in Paris, alsbald aggressiv vorzugehen, z. B. durch Verdreifachung des Zolls auf französischen Wein, um schon während der Friedensverhandlungen in Brüssel den Franzosen zu zeigen, welche Folgen ihr Verfahren hat."[3]) . . .

In den Friedenspräliminarien habe er (Bismarck) die Berührung

---

[1]) Man vgl. zu diesem Satze auch die Reichstagsrede des Fürsten Bismarck am 5. Dezember 1876, woselbst derselbe noch weiter ausführte, daß sich das politische Gebiet mit dem wirthschaftlichen zur Erreichung von Zollkonzessionen nicht vermischen lasse, in „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 114.

[2]) Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Frankreich waren im vorläufigen Frieden nicht in Betracht gezogen. Im endgültigen Friedensvertrage wurde vorgesehen, daß, nachdem die bisherigen Handelsverträge durch den Krieg beseitigt worden, Deutschland und Frankreich sich in Betreff des Handelsverkehrs, namentlich in Betreff der Eingangs- und Ausgangszölle, des Transithandels, der Zollabfertigung u. s. w., gegenseitig so behandeln sollen, wie jeder der beiden Staaten die von ihm meistbegünstigten Nationen, insbesondere England, Belgien, Holland, die Schweiz, Oesterreich und Rußland behandelt. Vgl. auch „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 63.

[3]) Bei Berathung der Frage im Schoße der preußischen Regierung drang Bismarck mit seinen zollpolitischen Gedanken, denen der Staatsminister Dr. Delbrück mit Lebhaftigkeit entgegentrat, nicht durch.

der Frage wegen Erwerbung der Ostbahnstrecke in Elsaß-Lothringen absichtlich vermieden; während Thiers sich bestrebte, die Verhandlung alsbald auf alle möglichen Fragen auszudehnen, habe er darauf bestanden, die Präliminarien auf die drei großen Fragen der Landabtretung, der Geldentschädigung und der Pfänder für deren Zahlung zu beschränken. Nur beiläufig habe er Herrn Thiers bemerkt: „Sie müssen uns die Eisenbahnen verschaffen," wogegen Thiers erwidert habe, Frankreich trete die Provinzen ab mit allen Rechten der französischen Regierung, dergestalt, daß später die deutsche Regierung ihrerseits der französischen Ostbahn ihren Vertrag für die in dem abgetretenen Gebiet liegenden Eisenbahnstrecken werde kündigen können. [1])

99.

31. Juli 1871, **Varzin. Erlaß an den Direktor im Reichskanzler-Amt Eck, betreffend das Rechtsverhältniß der Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Güter absendenden Publikum. Klagerecht des Publikums gegenüber den Bahnen auf Annahme und Beförderung von Gütern.**

„Ich habe den Eindruck, daß die Eisenbahnen, um hohe Dividenden zu erzielen, das Betriebsmaterial besonders an Wagen auf einem Stande erhalten, bei dem sie den Anforderungen des Verkehrs nicht genügen können. Es ist mir daher von Interesse, zu wissen, ob eine gesetzliche Pflicht der Bahnen zur Annahme und Beförderung von Gütern und ein solcher Pflicht entsprechendes Klagerecht des Publikums besteht. Ich betrachte diese Pflicht als das Aequivalent des großen, jede Konkurrenz ausschließenden Privilegiums der Eisenbahnen und des schonenden Verfahrens, welches die Regierungen bisher in Betreff der Anlage von Parallelbahnen beobachtet haben.

[1]) In Betreff der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bestimmte bekanntlich eine zusätzliche Uebereinkunft, daß die französische Regierung innerhalb der Zeit bis zur Bestätigung des Friedens von ihrem Rechte zum Rückkauf der Osteisenbahn von der konzessionirten Gesellschaft Gebrauch machen und ihre dadurch erworbenen Rechte auf die Eisenbahnen in den abgetretenen Gebieten der deutschen Regierung überlassen wird. Letztere wird dafür der französischen Regierung 325 Millionen Francs zahlen, welche von der Kriegskontribution in Abrechnung kommen sollen. — Im Zusammenhange hiermit waren zugleich Bestimmungen getroffen, um die deutsche Regierung thunlichst in die Rechte der französischen Ostbahngesellschaft gegenüber der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, sowie auf der Bahnstrecke von der schweizer Grenze bis Basel eintreten zu lassen. . . .

Um beurtheilen zu können, in wie weit diese Pflicht besteht oder im Wege der Gesetzgebung herzustellen ist, ersuche ich Eure Hochwohlgeboren mir, die einschlagenden Bestimmungen aus der Gesetzgebung Preußens und der übrigen größeren Bundesstaaten mittheilen zu wollen." [1])

100.

14. August 1871. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahn-Betriebsmittel. Mängel bei der Hinterpommerschen Eisenbahn. Loslösung von ihrer Verbindung mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn oder schärfere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts. Der Staatszuschuß und die Zweigbahnen.**

„Eurer Excellenz beehre ich mich auf das Schreiben vom 4. d. M., betreffend die Unzulänglichkeit der Eisenbahn-Betriebsmittel, zu erwidern, daß, so anerkennenswerth auch die in Aussicht genommenen Maßnahmen erscheinen, dieselben doch meiner Ansicht nach den von mir bezeichneten Uebelständen nicht abhelfen werden. Die bloße Vermehrung des Fuhrparks selbst um 150 Güterwagen wird dem Betriebe auf der Hinterpommerschen Eisenbahn [2]) so lange nicht zu Gute kommen, als die bisherige Verbindung mit der Berlin-Stettiner Bahn fortdauert, und die Direktion dieser Aktiengesellschaft, welche gegenüber der Staatsgarantie gar kein eigenes Interesse bei der Hebung des Verkehrs und der Vermehrung der Einnahmen der Hinterpommerschen Bahn besitzt, in der Lage bleibt, den gesammten zu ihrer Verfügung stehenden Fuhrpark bei gegebenen Veranlassungen auf der alten Stammbahn zu verwenden.

Gründlich und nachhaltig kann deshalb den vom Staate garantirten, von der Aktiengesellschaft aber im Interesse ihrer Aktienbahn verwalteten Bahnstrecken nur dadurch geholfen werden, daß entweder, wenn und sobald möglich, die bisherige Verbindung mit der Berlin-Stettiner Ge-

[1]) Der von dem Direktor Eck erstattete Bericht wies auf den Artikel 422 des deutschen Handelsgesetzbuchs und §. 10 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 (B.G.Bl. S. 419) hin, und verneinte demnächst die in dem Erlasse des Reichskanzlers gestellte Frage in Betreff eines Klagerechts des Publikums gegen die Eisenbahnen.

[2]) Vgl. hierüber und über die Verwaltung dieser Bahn auch die Urkunden 84, 92, 93.

sellschaft gelöst, oder aber bis dahin das staatliche Aufsichtsrecht so gehandhabt wird, daß die Betriebsmittel der garantirten Zweigbahnen diesen und den von ihnen durchschnittenen Landestheilen auch wirklich zu Gute kommen. Nur auf diesem Wege und wenn gleichzeitig der die Rentabilität schädigende Tarif den Produkten Pommerns angepaßt wird, werden die Staatszuschüsse beseitigt werden und die Zweigbahnen ihren Zweck als Meliorationsbahnen erfüllen können. Daß der Staatszuschuß sich auf der bisherigen Höhe hält, ist so lange natürlich, als die Mangelhaftigkeit und Unzulänglichkeit des Betriebes der Provinz zu ihrem und der Staatsfinanzen Nachtheile die Benutzung der Eisenbahn zum Güterverkehr unmöglich machen." [1])

101.

20. Oktober 1871. **Immediatbericht, betreffend Bedenken gegen die Gewährung einer Staatsgarantie für Eisenbahnen. Erbauung des preußischen Theils der Eisenbahnlinie Fulda-Meiningen durch den Staat.** (Auszug.)

— — „Das Staatsministerium hat sich schon seit einer Reihe von Jahren überzeugt, daß das System der Staatsgarantie für Eisenbahnen zu verlassen sei, namentlich deswegen, weil Gesellschaften, welche garantirte Strecken mit nicht garantirten Linien gemeinsam besitzen, zu wenig darin kontrolirt werden können, ob sie den Betrieb auf den garantirten Strecken vernachlässigen und die dafür bestimmten Betriebsmittel einseitig zu Gunsten der nicht garantirten Linien ausbeuten.[2]) Der Schaden, welcher sich in einigen Fällen für die Staatskasse und für den Verkehr aus derartigen Verhältnissen entwickelt hat, ist so auffällig, daß Eurer Majestät Staatsministerium voraussichtlich einstimmig abrathen würde, irgend eine neue Einrichtung der Art zu genehmigen. Das Privatkapital hat sich in neuerer Zeit dem Eisenbahnbau wieder lebhafter zugewandt. Der Geldmarkt ist gegenwärtig solchen Unternehmungen keineswegs so ungünstig, wie die Ein-

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz ertheilt die Zusicherung, die Privateisenbahnen zur Vermehrung ihrer Betriebsmittel anhalten und die Staatskontrole namentlich in Betreff der garantirten Bahnen verschärfen zu wollen. Man vgl. wegen der in vorstehender Urkunde enthaltenen Beschwerden noch die Urkunden 101 und 109.

[2]) Vgl. die vorhergehende Urkunde.

gabe vom 13. d. M.[1]) andeutet; denn fast täglich bilden sich industrielle Gesellschaften im Lande und finden bereitwillige Zeichner für ihre Aktien. Ich halte es daher für wahrscheinlich, daß die kurze Eisenbahnstrecke von Fulda nach Meiningen, welche das Mittelglied eines weit durchgehenden Verkehrs zu werden verspricht, durch Privatmittel auch ohne Staatsgarantie zu Stande kommen wird. Sollte es aber wider Erwarten nicht geschehen, so würde ich lieber rathen, die auf preußischem Gebiete liegende Strecke ganz auf Staatskosten zu bauen, event. unter Verpachtung des Betriebes an die benachbarte Gesellschaft." [2])

102.

21. Oktober 1871. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung. Berücksichtigung der gerechten Wünsche der arbeitenden Klassen. Einschreiten gegen die staatsgefährlichen Agitationen derselben. Kommissarische Berathungen, betreffend die soziale Frage. Winke hinsichtlich der Zusammensetzung der Kommission.**

„Die Existenz eines über ganz Europa verbreiteten Arbeitervereins, die einheitliche Leitung, welche derselbe von einer Centralbehörde in London empfängt, und das Licht, welches über die Ziele dieser Behörde durch ihre Veröffentlichungen und mehr noch durch die Thätigkeit ihrer Emissäre in der Pariser Kommune verbreitet worden ist, die Gemeinsamkeit und der Ernst der Gefahr, welche die sozialistische Agitation den bestehenden Staatsordnungen bereitet, haben es mit sich gebracht, daß die größeren europäischen Regierungen sich in dem Gedanken begegnet sind, einander ihre Wahrnehmungen über diese Agitation und ihr Verhalten derselben gegenüber mitzutheilen. So hat denn auch der Gedankenaustausch, zu dem meine Begegnung mit dem österreichisch-ungarischen Herrn Reichskanzler in Gastein die Gelegenheit bot, diesen Gegenstand berührt. Es ergab sich dabei, der Natur der Sache nach, eine Uebereinstimmung der Ansichten dahin, daß

[1]) Erbeten war die Staatsgarantie für den preußischen Theil der Eisenbahnlinie Fulda-Meiningen.

[2]) Das Gesuch um Ertheilung der Staatsgarantie für die in Rede stehende Eisenbahnstrecke wird demnächst ablehnend beschieden.

eine Thätigkeit der Regierungen sich in doppelter Weise äußern könne, indem sie

1) denjenigen Wünschen der arbeitenden Klassen — das Wort in dem schiefen, aber ganz und gäben Sinne verstanden, welche in den Wandelungen der Produktions-, Verkehrs- und Preisverhältnisse eine Berechtigung haben — durch die Gesetzgebung und die Verwaltung entgegenkommen, soweit es mit den allgemeinen Staatsinteressen verträglich ist,
2) staatsgefährliche Agitationen durch Verbots- und Strafgesetze hemmen, soweit es geschehen kann, ohne ein gesundes öffentliches Leben zu verkümmern.

Als eine zweckmäßige Vorbereitung zu Entschlüssen in der einen und anderen Richtung schlug Graf Beust kommissarische Berathungen Sachkundiger aus beiden Ländern vor, wie Ew. Excellenz aus dem abschriftlich beiliegenden Promemoria über die soziale Frage in Oesterreich ersehen wollen, welches er mir vertraulich hat zustellen lassen.

Ehe Kommissare der Art zusammentreten, wird es aber nöthig sein, das Material für ihre Berathungen zu sammeln, zu sichten und zu ordnen — eine Arbeit, für welche ich Ew. Excellenz Hülfe in Anspruch nehme. Es würde sich m. E. empfehlen, um einen geeigneten Beamten aus Hochdero Ressort einige Männer zu versammeln, welche mit den Verhältnissen der Arbeiter in verschiedenen Gegenden des preußischen Staats und mit den Verzweigungen dieser in andere Verhältnisse wirthschaftliche Kreise vertraut sind, Grundbesitzer, welche ihre Güter selbst bewirthschaften, Fabrikanten, Personen, die sich mit werkthätiger Fürsorge für Ernährung, Gesundheit, Bildung der Arbeiter beschäftigen, endlich Schriftsteller, welche die verschiedenen wissenschaftlichen Richtungen auf diesem Gebiete vertreten. Auch wird die Vernehmung von intelligenten Arbeitern nicht auszuschließen sein. Da die erwähnte österreichische Denkschrift eine reichhaltige Aufzählung von einschlagenden Punkten enthält, so erlaube ich mir 12 Exemplare derselben beizufügen. Einer Mittheilung über das Veranlaßte darf ich entgegensehen." [1])

[1]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz weist es von sich, dem Uebel durch staatssozialistische Mittel (staatliche Einmischung in die Lohn- und Preisregulirungen, durch Einsetzung seiner Autorität oder seines Kredits bei der Begründung oder

103.

16. November 1871. **Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Aufhebung der Stempelabgabe von Zeitungen und Kalendern. Priorität der Abschaffung der Klassensteuer in den untersten Stufen. Ermäßigung bezw. Aufhebung der Salzsteuer.**

„Aus Ew. Excellenz dem Königlichen Staatsministerium unter dem 5. d. M. gemachten Vorlage, betreffend den Entwurf eines Gesetzes über die Aufhebung der Stempelabgaben von Zeitungen und Kalendern, habe ich mit Befriedigung ersehen, daß die Finanzlage des Staates [1]) gestattet, mit Steuerermäßigungen vorzugehen. Wenn dies aber der Fall ist, so glaube ich, daß in erster Linie ein Erlaß der Klassensteuer in den untersten Stufen, sowie eine Ermäßigung der Salzsteuer und später deren gänzliche Abschaffung ins Auge zu fassen sein dürfte.

Der Zeitungs- und Kalenderstempel gehört zu den indirekten Auflagen, welche das Publikum nicht empfindet. [2]) Die Presse entwickelt sich

---

Leitung von Produktivassoziationen bei den Auseinandersetzungen über den Antheil der Arbeiter am Ertrage der gemeinsamen Arbeit) abzuhelfen. Es erscheint demselben nicht rathsam, daß die Regierung selbst Erörterungen hervorrufe, deren Verlauf gerade in der hier fraglichen Beziehung nicht mit Sicherheit vorher zu bemessen sei, und welche die Regierung, wenn sie nicht durch Zulassung von Zweifeln über ihre Grundanschauung der sozialistischen Bewegung selbst einen bedenklichen Vorschub leisten wolle, in die mißliche Lage bringen können, Meinungen niederkämpfen zu müssen, deren Aeußerung sie selbst gewissermaßen provozirt hatte. Darauf vergegenwärtigt Graf Itzenplitz, was alles in Preußen auf dem praktisch in Betracht kommenden Gebiete bereits erreicht sei (Sparkassenwesen, Vorschuß- und Konsum-Vereine, Knappschaftskassen, gewerbliche Hülfskassen, Arbeiter-Wohnungsfrage, Bestimmungen der Gewerbeordnung zum Schutze der Arbeiter, Gesetz wegen Beschlagnahme des Arbeitslohns vom 21. Juni 1869, Haftpflichtgesetz, Ausbildung des Arbeiterstandes, Koalitionsrecht, gewerbliche Schiedsgerichte). Es sei zu hoffen, daß aus der letzteren Institution Schieds- und Einigungsämter nach englischem Vorbilde erwachsen. „Nach der Gesammtheit der vorstehend dargelegten Erwägungen muß ich es für zweifelhaft erachten, ob von der Veranstaltung kommissarischer Erörterungen seitens meines Ressorts, wie Ew. Durchlaucht dieselben anregen, ein praktisch werthvolles Resultat erhofft werden kann, so lange wenigstens nicht mit größerer Bestimmtheit die Ziele festgestellt sind, welche dabei ins Auge zu fassen sein könnten, und ich würde Ew. Durchlaucht, wenn Hochdieselben gleichwohl bei dem Gedanken beharren sollten, für eine derartige nähere Bezeichnung der mit Bezug auf vorhandene Bedürfnisse dabei zu stellenden Aufgaben zu Dank verpflichtet sein." Die Erwiderung des Fürsten Bismarck auf dieses Schreiben findet man in der Urkunde 104.

[1]) Der Finanzabschluß für 1870 wies einen Ueberschuß von über 6 Millionen Thlrn. auf; die Finanzergebnisse des laufenden Jahres ließen hoffen, daß Preußen auch im Jahre 1871 mit einem Ueberschuß abschließen werde.

[2]) In ähnlichem Sinne äußerte sich später die Provinzial-Korrespondenz

unter dieser Abgabe mit Lebhaftigkeit. Da die Befreiung von der Steuer auch zu noch größerer Ausbreitung der gefährlichen sozialdemokratischen und ultramontanen Blätter führen würde, so kann ich der von Ew. Excellenz beantragten Maßregel nicht zustimmen." [1])

---

vom 13. Dezember 1871 Nr. 50. „Es wird gesagt: der Zeitungsstempel sei eine Steuer auf die Volksbildung und insofern die Aufhebung desselben vom allgemeinsten Interesse. Jedoch, abgesehen davon, daß die Tagespresse doch keineswegs in ihrer Gesammtheit der wirklichen Volksbildung dient, ist es mehr als fraglich, ob die Aufhebung des Zeitungsstempels irgendwie in größerem Umfange dem Publikum zu Statten kommen und nicht vielmehr nur den Zeitungsverlegern einen größeren Gewinn bringen würde."

[1]) In Bezug auf dieselbe Frage entwickelte Fürst Bismarck kurze Zeit später seine Ansicht näher dahin, daß er bei günstiger Finanzlage einen Steuererlaß wünsche, daß er diesen Steuererlaß gern in höherem Maße für die besonders drückenden Steuern gewähren würde unter Reformirung des Steuersystems und Heranziehung von Taback und Petroleum, daß bei einer solchen Maßregel auch der Wegfall der Zeitungssteuer und die Einlösung der früher hierüber abgegebenen Erklärung in Aussicht gestellt werden könne, daß man aber jetzt, wo es sich nur um den Erlaß einer mäßigen Summe von ca. 1 Million handelt, nicht füglich beginnen könne mit einer indirekten Steuer, welche die große Masse des Volkes nicht empfindet. An die Masse der arbeitenden Klassen müsse man aber bei Steuerermäßigungen zunächst denken, zumal die nützlichen Aufwendungen, welche in dem Ordinarium und Extraordinarium des Etats in großen Beträgen zum Ansatz kommen, überwiegend den gebildeten Klassen der besser situirten Minorität der Bevölkerung zu Gute kommen, nicht dem Proletariat. Er gebe zu, daß 1 Million Verminderung der Klassensteuer wenig fühlbar werde; indeß auch bei einem so kleinen Quantum halte er sich verpflichtet, zu fragen, wo der Groschen den höchsten Werth habe, und damit die Richtung zu bezeichnen, in welcher man zunächst mit Erleichterung der Steuerpflichtigen vorzugehen denke. Nach seiner Auffassung empfinde der Arbeiterstand die baare Zahlung der Klassensteuer am härtesten, und schlage er daher vor, die unterste Stufe der Klassensteuer zunächst ins Auge zu fassen, etwa in der Weise, daß die Besteuerung einer Familie, welche früher schon von 3 auf 2 Personen reduzirt ist, jetzt von 2 Personen auf 1 Person beschränkt wird, oder daß alle losen Leute freigelassen werden mit Ausschluß der Dienstboten, für welche die Herrschaft zahlt. Wenn man den Landtag zwischen die Wahl stelle, die Zeitungssteuer zu erlassen oder die arbeitenden Klassen zu erleichtern, so werde, gegenüber der jetzigen, nicht zu unterschätzenden Bewegung auf dem sozialdemokratischen Gebiete, die Entscheidung schwerlich zu Gunsten der Zeitungen ausfallen, welche nach Aufhebung der Steuer kaum billiger werden dürften. — Der Verlauf der Dinge zeigt, daß Fürst Bismarcks Ansicht bei Aufstellung des Entwurfs des Staatshaushalts für das Jahr 1872 durchdrang. Von der Abschaffung der Zeitungssteuer war daselbst nicht die Rede, vielmehr legte der Finanzminister Camphausen am 9. Dez. 1871 einen Gesetzentwurf vor, betr. die Befreiungen von der Klassensteuer und die Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer. Die hier proponirten Steuererleichterungen kamen 5 Millionen Steuerzahlern, und zwar den ärmsten Staatsangehörigen, zu Gute. Bei den Steuerberathungen wies der Finanzminister auch auf die demnächstige Aufhebung der Salzsteuer auf dem Wege der Reichsgesetzgebung hin. Gleichwohl scheiterte damals die Steuerreform. Wegen des weiteren Schicksals der Stempelsteuer von Zeitungen und Kalendern s. Urk. 110.

104.

17. November 1871. **Schreiben an den Handelsminister Grafen Itzenplitz, betreffend positive Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung.**

„Eurer Excellenz beehre ich mich auf das Schreiben vom 3. d. M.[1]), betreffend die sogenannte Internationale und die durch diese hervorgerufenen sozialistischen Arbeiterbewegungen, zu erwidern, daß ich bei vollem Anerkenntniß alles dessen, was auf dem fraglichen Gebiete seitens der preußischen und der deutschen Reichsregierung geschehen ist, doch meine Bitte erneuere, mir zur Vorbereitung der weiter zu treffenden Maßregeln nach Maßgabe meines Schreibens vom 21. v. M. Ihre Mitwirkung nicht zu versagen.

Die Bedenken, welche Ew. Excellenz dagegen geltend machen,[2]) vermag ich, so sehr ich auch das Gewicht derselben anerkenne, meinerseits als ausschlaggebend nicht anzuerkennen und scheinen mir dieselben theilweise auf einem Mißverständniß zu beruhen. Die neuere sozialistische Doktrin, insoweit sie namentlich mit der sogenannten Internationalen in Verbindung steht, rechnet überhaupt mit den jetzigen Staaten weder in ihrer nationalen, noch in ihrer prinzipiellen Bedeutung. Sie weist deshalb auch jede Unterstützung und Kooperation der bestehenden Regierungen prinzipiell zurück und stellt an die Spitze ihres Programms die Forderung der Umformung der bestehenden Staaten in den sozialistischen Volksstaat.

---

[1]) Vgl. die Schlußnote zur Urkunde 102.

[2]) Man wird kaum fehl gehen, wenn man auch den Ursprung des „die Fürsorge für das Wohl der arbeitenden Klassen" überschriebenen Artikels der Prov.-Korresp. v. 4. Sept. 1872 Nr. 36 im Handelsministerium sucht, woselbst es u. A. heißt: „Freilich haben verblendete Arbeitermassen und ihre Wortführer viel weitergehende Forderungen an die Fürsorge und die Beihülfe des Staats gerichtet. Sie rufen das Einschreiten der Behörden an, um ihre Ansprüche auf Verkürzung des Arbeitstags und Erhöhung des Arbeitslohns durchzufechten; sie wünschen, daß die Staatsobrigkeit dahin wirke, ihnen neben ihrem Arbeitslohn auch noch an dem Gewinn der gewerblichen Unternehmungen, für die sie beschäftigt sind, einen Antheil zu sichern; sie verlangen endlich auch, daß der Staat sein Vermögen oder seinen Kredit einsetze, um gewerbliche Unternehmen zu gründen, deren Gewinn den Arbeitern zufallen soll. Solchen Forderungen gegenüber hat der Staat sich grundsätzlich ablehnend verhalten müssen, weil dieselben über die Grenzen seiner Befugnisse und seiner Aufgaben hinausgehen. Es ist eine von allen sachverständigen und erfahrenen Männern anerkannte Wahrheit, daß der Staat nur die Privat-Erwerbsthätigkeit lähmen und alle wirthschaftlichen Verhältnisse in tiefe Zerrüttung stürzen würde, wenn er seine Mittel

Eine Einmischung der bestehenden Staaten in die sozialistische Bewegung ist deshalb so wenig gleichbedeutend mit dem Siege der sozialistischen Doktrin, daß mir vielmehr die Aktion der gegenwärtig herrschenden Staatsgewalt als das einzige Mittel erscheint, der sozialistischen Bewegung in ihrer gegenwärtigen Verirrung Halt zu gebieten und dieselbe insbesondere dadurch in heilsamere Wege zu leiten, daß man realisirt, was in den sozialistischen Forderungen als berechtigt erscheint und in dem Rahmen der gegenwärtigen Staats- und Gesellschaftsordnung verwirklicht werden kann.[1])

---

und seinen Kredit für gewerbliche Unternehmungen im großartigen Maßstabe aufbieten oder sich zu einem Eingriff in die Regelung der Preise und Lohnsätze hergeben wollte. Wenn aber der Staat auf diesen Gebieten nicht durch unmittelbare Hülfe einzutreten berufen ist, so kann er doch die Wege ebnen, die zu einer Ausgleichung streitender Interessen und zur Verständigung über angemessene Lohnsätze führen können. Ein solcher Weg ist durch die in der Gewerbeordnung gegebene Einrichtung der Schiedsgerichte angebahnt."

[1]) In diesem bedeutsamen Satze liegt der Keim und Grundgedanke unserer ganzen späteren Gesetzgebung zum Schutze der wirthschaftlich Schwachen. Fürst Bismarck stand mit seiner Auffassung im Staatsministerium vereinzelt da, erhielt aber bald von außen Sukkurs. Im Oktober des Jahres 1872 hatte sich nämlich in Eisenach auf den Ruf mehrerer Lehrer der Staatswissenschaften eine freie Versammlung von einigen hundert Männern aus allen bürgerlichen Kreisen und aus allen politischen Parteien zusammengefunden, um die wichtigen Fragen, welche die Verbesserung unserer volkswirthschaftlichen Verhältnisse betreffen, gemeinsam zu besprechen. In dem einleitenden Vortrage, welchen einer der Urheber der Versammlung (Professor Schmoller aus Halle) hielt, äußerte er sich über die Auffassungen derer, welche die Versammlung berufen, wie folgt: „Wir geben zu, daß die Aufgaben des Staats, je nach den Kulturverhältnissen, bald engere, bald weitere sind; niemals aber betrachten wir ihn als ein nothwendiges, möglichst zu beschränkendes Uebel; immer ist uns der Staat das großartigste sittliche Institut zur Erziehung des Menschengeschlechts. Aufrichtig dem konstitutionellen System ergeben, wollen wir doch nicht eine wechselnde Klassenherrschaft der verschiedenen einander bekämpfenden wirthschaftlichen Klassen; wir wollen eine starke Staatsgewalt, welche, über den egoistischen Klasseninteressen stehend, die Gesetze gebe und die Verwaltung mit gerechter Hand leite, die Schwachen schütze, die unteren Klassen hebe. Erfüllt von der Nothwendigkeit der Reform, predigen wir doch keinen Umsturz aller bestehenden Verhältnisse; wir verwahren uns gegen alle sozialistischen Versuche. Wir erkennen nach allen Seiten das Bestehende, die bestehende volkswirthschaftliche Gesetzgebung, die bestehenden Formen der Produktion, die bestehenden Verhältnisse der verschiedenen gesellschaftlichen Klassen als die Grundlage der Reform, als den Ausgangspunkt unserer Thätigkeit an, — aber wir verzichten darum nicht auf die Reform, auf den Kampf für eine Besserung der Verhältnisse. Wir wollen keine Aufhebung der Gewerbefreiheit, keine Aufhebung des Lohnverhältnisses, aber wir wollen nicht einem schroffen Prinzip zu Liebe die grellsten Mißstände dulden und wachsen lassen; wir treten für eine maßvolle, aber mit fester Hand durchgeführte Fabrikgesetzgebung auf. Wir verlangen, daß die Freiheit überall durch die Oeffentlichkeit kontrolirt werde, und daß, wo die Oeffentlichkeit thatsächlich fehlt, der Staat

Vorausgesetzt wird dabei natürlich — und hierin stimme ich Ew. Excellenz bei — daß dies in der rechten Weise und dem rechten Sinne geschieht, wobei ich freilich darin abweiche, als ob eine bloße Klarlegung und Diskussion der sozialistischen Forderungen dieselben erst recht eigentlich in die Oeffentlichkeit einführen und damit die Gefahren heraufbeschwören werde, die man vermeiden wolle.

Soweit mir das Thatsächliche der Bewegung bekannt geworden ist, wird bis dahin die sozialistische Bewegung von der Internationalen durchaus noch nicht in der von dieser erstrebten Weise beherrscht, vielmehr ist namentlich in Preußen dieselbe der Internationalen eher feindlich, wie dies in dem Gegensatze der Lassalleanischen Partei gegen die mit der Internationalen in Verbindung stehende Bebel-Liebknechtsche hervortritt. Hier ist nicht allein eine sachliche Verständigung noch möglich, sondern es wird beim rechten Eingreifen des Staates zur Zeit auch noch gelingen, die Mehrzahl der Arbeiter mit der bestehenden Staatsordnung auszusöhnen und die Interessen von Arbeitern und Arbeitgebern wiederum in Harmonie zu bringen.[1]) Im Uebrigen sind aber die sozialistischen Theorien und Postulate bereits so tief und breit in die Massen eingedrungen, daß es als ein vergebliches Bemühen erscheint, dieselben ignoriren oder die Gefahren derselben durch Stillschweigen beschwören zu wollen. Im Gegentheil erscheint es mir als dringend geboten, dieselben so laut und so öffentlich als möglich zu erörtern, damit die irregeleiteten Massen nicht immer lediglich die Stimme der Agitatoren vernehmen, sondern aus dem Für und Wider lernen, was an ihren Forderungen berechtigt und unberechtigt, möglich und unmöglich ist.

---

untersuchend eintrete und, ohne in die Unternehmungen sich zu mischen, das Ergebniß veröffentliche. Wir verlangen nicht, daß der Staat den unteren Klassen Geld zu verfehlten Experimenten gebe, sondern daß er ganz anders als bisher für ihre Erziehung und Bildung eintrete und sich darum kümmere, ob der Arbeiterstand unter Wohnungsverhältnissen, unter Arbeitsbedingungen lebe, die ihn nothwendig noch tiefer herabdrücken."

[1]) Die Manchesterlehre machte sich die Sache leicht, indem sie leugnete, daß zwischen dem Kapital und der Arbeit, oder zwischen den besitzenden und den blos durch Arbeit ihren Lebensunterhalt gewinnenden Klassen ein wirklicher Gegensatz bestehe. Der Abgeordnete Braun (Wiesbaden) bemerkte in einer Rede: „Ich weiß kein anderes Mittel für die betreffenden Klassen, für deren Wohl wir uns interessiren, als daß sie nicht auf Staatshülfe, oder fremde Hülfe warten, sondern daß sie ihren sittlichen Ernst, ihre Willenskraft und ihre geistige Leistungsfähigkeit zusammenraffen und sagen: Hilf dir selbst!"

Daß hierbei die brennendsten Fragen von Arbeitszeit und Arbeitslohn, Wohnungsnoth u. dgl. nicht ausgeschlossen werden dürfen, betrachte ich als selbstverständlich, umsomehr, als Ew. Excellenz in den Schieds- und Einigungs-Aemtern selbst Institute vorschlagen, welche recht eigentlich auf die Regulirung der beiden ersten Fragen berechnet sind [1]) und es als ein vergebliches Bestreben erscheint, die Agitationen zu beschwören, wenn man den Agitatoren ihre besten Agitationsmittel beläßt.

Wenn Ew. Excellenz dabei den Wunsch aussprechen, die ins Auge zu fassenden Ziele und die zu stellenden Aufgaben schon jetzt näher bezeichnet zu sehen, so erlaube ich mir darauf hinzuweisen, daß es sich nach Maßgabe meines Schreibens vom 21. v. Mts. zunächst nur um eine vorbereitende Maßregel handelt und daß es mir eben darauf ankommt, von Ew. Excellenz dasjenige Material und diejenigen Vorschläge unterbreitet zu erhalten, welche Hochdenselben nach Ihrer Auffassung der Sachlage und nach dem, was bis dahin in Preußen bereits geschehen ist, als angezeigt erscheinen, um demnächst bei der in Aussicht genommenen kommissarischen Berathung seitens der preußischen und deutschen Reichsregierung vertreten zu werden.

Hierfür aber scheint mir ebensowohl die österreichische Denkschrift als wie Ew. Excellenz eigenes Schreiben den erforderlichen Anhalt in ausreichender Weise zu gewähren.

Bei dem lebhaften Interesse, welches Se. Majestät der Kaiser von Oesterreich persönlich dieser Angelegenheit zuwendet, ist es für das Auswärtige Amt unthunlich, sich der beabsichtigten gemeinschaftlichen Erörterung zu entziehen, und wenn dieselbe auch nicht so fruchtbar werden sollte, wie man auf der anderen Seite zu erwarten scheint, so wird die Vorarbeit dazu, deren ich bedarf und für welche ich die Hülfe Ew. Excellenz erbitte, abgesehen von dem Werthe, den sie in sich trägt, ein Bedürfniß unserer auswärtigen Politik befriedigen helfen." [2])

---

[1]) Nach einem Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 4. Sept. 1872 (s. o. S. 164 Note 2) sollten diese Aemter mit Rücksicht auf die Schwankungen der Waaren- und Lebensmittelpreise auf eine angemessene Regelung der Lohnsätze hinwirken und überhaupt als vermittelndes Organ zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern dienen.

[2]) Der Handelsminister Graf Itzenplitz veranlaßte nunmehr die vom Fürsten Bismarck gewünschte vertrauliche Vorbesprechung, zu welcher er außer einigen Beamten seines Ressorts eingeladen hatte: den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Wehrmann, den Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Achenbach, den Generallandschaftsrath von Blankenstein, Mitglied des Reichstags, den

9. März 1872. Bei der im Abgeordnetenhause gestellten Interpellation der Abgeordneten Elsner von Gronow und Genossen wegen Konzessionirung einer Privatbahn von Berlin nach Frankfurt a. M. [1]) erachtet es Fürst Bismarck für nützlich, „daß eine solche große europäische Linie vom Staate gebaut werde, wenn die Mittel dazu vorhanden sind". [2])

105.

17. Oktober 1872. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Wagener an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Reform der Erbschaftssteuer. [3]) (Auszug.)

(Der vorgelegte Gesetzentwurf entspreche nicht völlig den Intentionen,

Professor Dr. Wagner, den Kommerzienrath Benjamin Liebermann, den Kommerzienrath Stumm, Mitglied des Reichstags, das Mitglied des Reichstags Dr. Hammacher, den Stadtgerichtsrath Dr. Eberty, Mitglied des Hauses der Abgeordneten, den Rittergutsbesitzer Sombart, die Mitglieder des Reichstags Bürgermeister Dr. Becker und Dr. med. Löwe.

Zwischen den 7. und 29. Nov. 1872 fanden in Berlin auch die Konferenzen der deutschen und österreichischen Delegirten zur Berathung der sozialen Frage statt. Fürst Bismarck stand diesen Verhandlungen fern. Das Präsidium des Staatsministeriums ruhte damals in den Händen des Grafen von Roon. Die Angelegenheit verlief im Sande.

[1]) Die Interpellation lautete: „Der Unterzeichnete erlaubt sich die Anfrage an die Kgl. Staatsregierung, ob es in der Absicht derselben liegt, den Bau einer direkten Bahn von Berlin nach Frankfurt a. M. in die Hände einer Privatgesellschaft zu legen". Die Linie sollte über Potsdam, Belzig, Calbe, Sangershausen, Mühlhausen und Hersfeld führen. Das Ministerium hatte bisher trotz lebhaften Andrängens die Konzession nicht ertheilt. „Ich glaube — bemerkte Elsner von Gronow, — daß es nothwendig ist, das Ministerium in dieser Richtung zu stützen. Meine Meinung ist, daß diese Bahn durchaus vom Staat ausgeführt werden muß, weil sie eine der wichtigsten Linien des Reichs ist und eine gerade Verbindung von dem äußersten Osten bis zum äußersten Südwesten herstellt; weil sie eine der wichtigsten strategischen Heerstraßen nach Frankfurt a. M. sein wird; weil dadurch die Bebra-Hanauer Bahn, die jetzt schon eine Staatsbahn ist, zu einem höheren Erträgniß gebracht werden wird; weil es eine rentable Bahn ist, durch deren Erträgnisse die Steuern zahlenden Einwohner des Reichs entlastet werden können; sie muß endlich vom Staate gebaut werden, um dem Eisenbahnmonopol, welches eine außerordentlich gefährliche Waffe in den Händen von Privatgesellschaften ist, die Spitze abzubrechen, die Schärfe, die sich gegen die Gewerbetreibenden des Staates richtet, zu nehmen."

[2]) Bei Beantwortung der Interpellation in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März 1872 erklärte der Staatsminister Graf Itzenplitz, er halte zwar im Allgemeinen für das Publikum Staatsbahnen für sehr gut, „indessen kann nicht Alles durch den Staat gebaut werden, und die Staatsregierung ist noch lange nicht soweit, daß sie über die hier gestellte Frage einen Beschluß fassen könnte." Die Ansicht der Staatsregierung sei also die, daß sie sich eine bestimmte Erklärung darüber noch vorbehalten müsse.

[3]) Der Entwurf bezweckte hauptsächlich, das lange empfundene Bedürfniß

welche Fürst Bismarck bei der ersten Berathung des betreffenden Gegenstandes kund gegeben habe.)

„Bei dieser Berathung hat es Fürst Bismarck ausdrücklich als seinen Wunsch bezeichnet, daß die Erbschaftssteuer nach Analogie anderer Staaten so behandelt werden möchte, daß dieselbe entsprechend höhere Beträge brächte, was dadurch zu erreichen sein würde, daß die entfernteren Verwandschaftsgrade und Zuwendungen an Fremde mit einem angemessen erhöhten Steuersatze belegt würden.

Eine derartige Erhöhung hat aber in dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht stattgefunden, vielmehr enthält dieser nur eine Ausgleichung des Ausfalls für die Befreiung der Ehegatten dadurch, daß der Steuersatz für Descendenten der Geschwister von zwei auf drei Prozent erhöht worden ist.

Indem ich mich beehre, Abschrift des betreffenden Passus des Staatsministerial-Sitzungs-Protokolls anzuschließen,[1]) stelle ich anheim, ob Ew. Excellenz daraus etwa Veranlassung nehmen wollen, dem Königlichen Staatsministerium ein entsprechendes Votum vorzulegen." [2])

17. Oktober 1872. Nach Inhalt eines gleichfalls an den stellvertretenden Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon gerichteten Schreibens des Geh. Regierungsraths Wagener vermißte Fürst Bismarck in dem Gesetzentwurf, betr. die Reform der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer, Bestimmungen wegen der Einziehung der Einkommensteuer, soweit es sich um das Einkommen aus Aktienbesitz handelt. Der Kanzler verlangte, daß hier nach englischem Muster die Steuer direkt bei den betreffenden Aktien-Gesellschaften erhoben werde, „da ohne eine entsprechende Bestimmung eine den veränderten Vermögensverhältnissen korrespondirende Erhöhung der Einkommensteuer mehr oder weniger illusorisch bleiben wird." [3])

---

einer vollständigen Revision der Stempelgesetze zunächst in Betreff eines der wichtigsten Theile der letzteren, des Erbschaftsstempelwesens, zu erledigen. Vgl. wegen des Gesetzentwurfs und seines Inhalts die Drucksache des Abgeordnetenhauses Nr. 12, III. Session der XI. Legislaturperiode 1872—1873.

[1]) Die betreffende Stelle des Protokolls lautet: „Anlangend den sachlichen Inhalt des Gesetzes, so sprach der Herr Ministerpräsident seine Ansicht dahin aus, daß angesammeltes Vermögen ein besonders geeigneter Gegenstand für die Besteuerung sei und daß dasselbe am sichersten zu treffen und zu veranlagen sei, wenn es, wie bei Gelegenheit eines Todes oder Erbfalles, klar gelegt werden könne und müsse. Nach seiner Ansicht sei deshalb für die fernere Behandlung dieses Gegenstandes der Gesichtspunkt festzuhalten, daß die Erbschaftssteuer auch in Deutschland nach Analogie der anderen europäischen Kulturstaaten behandelt werde, so daß dieselbe wesentlich höhere Erträge brächte und die Prozentsätze namentlich bei denjenigen Graden und Uebergängen gesteigert würden, wo die Vermögensübertragung nicht von Hause aus auf Recht und Pflicht beruhe."

[2]) Graf Roon entspricht der Anregung (Votum an das Staatsministerium vom 22. Oktober 1872). Das Staatsministerium beschließt indessen auf Antrag des Finanzministers von der seitens des Ministerpräsidenten vorgeschlagenen Erhöhung des Tarifs Abstand zu nehmen.

[3]) Der dem Abgeordnetenhause demnächst vorgelegte Gesetzentwurf, wegen

106.

29. Januar 1873. **Schreiben[1]) an den Ministerpräsidenten Grafen von Roon, betreffend den Bau und die Richtung einer Bahn von Hagenow nach Oldesloe. Nachtheile der Zentralisation verschiedener privater Bahnkomplexe zu Einer Verwaltung. Nachtheile derartiger Fusionen.**

„Nach Inhalt der zu Eurer Excellenz Kenntnißnahme hier abschriftlich angeschlossenen Mittheilung vom 10. d. M. glaubt der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sich zu Gunsten der von der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft für den Ausbau der Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe in Vorschlag gebrachten Richtung über Ratzeburg für den Fall aussprechen zu sollen, daß durch die Ablehnung des fraglichen Vorschlags das Zustandekommen der von der Hamburger Direktion mit der freien Stadt Lübeck und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft geschlossenen Verträge über den Ankauf der Lübeck-Büchener Eisenbahnen gefährdet werden sollte.

Für Lauenburg habe ich mich bereits zu wiederholten Malen — auch dem Herrn Minister für Handel ꝛc. gegenüber — dahin ausgesprochen, daß der Richtung der qu. Bahn über Mölln, da die Linie über Ratzeburg eine künstliche wäre, der Vorzug gegeben wird, und werde hieran auch gegenwärtig, im Interesse Lauenburgs, festhalten.

Was das Zustandekommen der von der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mit dem Senate der freien Stadt Lübeck und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft über den Ankauf der Lübeck-Büchener Eisenbahnen geschlossenen Verträge betrifft, so vermag ich der in dem anliegenden Schreiben vom 10. d. M. geäußerten Ansicht, daß eine derartige Zentralisation verschiedener Bahnkomplexe zu einer Verwaltung für nützlich zu erachten und deshalb zu befördern sei, nicht beizupflichten; ich bin vielmehr der Meinung, daß den in mehreren analogen Fällen von dem Königlich

---

Abänderung des Gesetzes, betr. die Einführung einer Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer, vom 1. Mai 1851 (Drucksache No. 9, XI. Legisl.-Periode, III. Session 1872—1873) enthielt eine Bestimmung wegen indirekter Erhebung der Einkommensteuer aus Aktienbesitz nach englischem Muster nicht.

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister für Lauenburg.

preußischen Handelsministerium zugelassenen Fusionen dieser Art, durch welche die Konkurrenz ausgeschlossen resp. geschwächt und die Eisenbahnmonopole mächtiger und den Interessen des Publikums noch nachtheiliger werden als bisher, grundsätzlich entgegen zu treten ist.

Eure Excellenz erlaube ich mir zu ersuchen, auf die Erledigung dieser Angelegenheit von Seiten der Königlich preußischen Regierung in dem vorbezeichneten Sinne hinwirken und mich mit einer Rückäußerung darüber demnächst versehen zu wollen." [1])

107.

30. Januar 1873. **Schreiben an das Königliche Staatsministerium, betr. Gründe gegen den Verkauf der Königlichen Eisengießerei in Berlin und für die thunlichste Beibehaltung dieses sowie der sonstigen fiskalischen Grundstücke daselbst.**

„Das abschriftlich angeschlossene Schreiben des Herrn Ministers für Handel 2c. vom 24. d. M., wonach der Verkauf der hiesigen Königlichen Eisengießerei in Aussicht genommen ist, giebt mir Veranlassung, in meiner Eigenschaft als Mitglied des Königlichen Staatsministeriums mein Bedenken dagegen auszusprechen, daß ein so bedeutender Grundstückskomplex [2]) wegen augenblicklich davon zu hoffenden Geldertrages und weil der Ertrag des darauf befindlichen Etablissements dem Schätzungswerthe des Grundstücks nicht entspricht, veräußert werde. Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, daß die Zahl der im Innern Berlins noch befindlichen fiskalischen Grundstücke eine verhältnißmäßig geringe ist. Mag auch eine Nothwendigkeit der Errichtung neuer öffentlicher Gebäude für den Augenblick nicht vorliegen, so wird ein entsprechendes Bedürfniß sich doch meines Erachtens über kurz oder lang unfehlbar geltend machen.

Es empfiehlt sich deshalb nicht, die wenigen, im Besitz des Fiskus befindlichen Grundstücke noch zu verringern, zumal wenn, wie im vorliegenden Falle, das zu veräußernde Areal nicht allzu entfernt von den Haupt-

[1]) Das Staatsministerium trat dem Antrage des Fürsten Bismarck in Betreff der Ablehnung der Bahnlinie über Ratzeburg bei.

[2]) Das ca. 18 Morgen große, an der Invalidenstraße gelegene Grundstück repräsentirte nach einer vorliegenden Schätzung einen Werth von mehr als einer Million Thaler, während der Ertrag der Eisengießerei im Durchschnitt der letzten 3 Jahre nur ca. 20000 Thlr. betrug.

verkehrsadern der Residenz und von demjenigen Stadttheile belegen ist, in welchem die meisten Ministerien 2c. sich befinden. Dazu kommt noch die Erwägung, daß bei dem stetig fortschreitenden Wachsthum der Bevölkerung der Stadt und der damit Hand in Hand gehenden Wohnungsnoth die Regierung wohlthut, sich die Möglichkeit offen zu halten, Dienstwohnungen für Beamte in einem Stadtviertel erbauen zu können, das, wie schon angedeutet, von den Sitzen der verschiedenen Centralbehörden nicht allzufern liegt.

Indem ich hiernach den Verkauf der Königlichen Eisengießerei widerrathe, erlaube ich mir das Königliche Staatsministerium zu ersuchen, die Angelegenheit in einer der nächsten Sitzungen zur Berathung stellen zu wollen. Den Herrn Minister für Handel 2c. habe ich unter Mittheilung einer Abschrift dieses Schreibens ersucht, den zum Behufe des Verkaufs getroffenen Einleitungen inzwischen keinen Fortgang zu geben." [1])

108.

5. Februar 1873. **Votum zu dem Antrage des Abgeordneten von Brandt[2]), betreffend die Ergänzung der Eisenbahn-Anleihe durch Einstellung einer Position für die Masurische Eisenbahn. Die staatliche Erwerbung der von Berlin ausgehenden Hauptlinien und die Durchbrechung des Monopols der großen Privatbahnen das Ziel der Eisenbahnpolitik.**

In den Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, seien nur Eisenbahnen aufgenommen, deren Ausführung im Gesammtinteresse des Staates liege; die Masurische Eisenbahn habe mehr eine provinzielle Bedeutung; durch deren

[1]) Das Staatsministerium beschließt am 8. Februar 1873, von dem Verkauf des Grundstücks der Königlichen Eisengießerei Abstand zu nehmen, wegen Verwendung desselben zu anderen Dienstzwecken zunächst einen übersichtlichen Plan aufzustellen und den Handelsminister zu ersuchen, in dieser Beziehung mit den betheiligten Ressortchefs in Kommunikation zu treten. — Demnächst (Dezember 1873) wird die Vertheilung des Eisengießerei-Grundstücks zu Gunsten der Projekte der Erbauung des geologischen Instituts, der Bergakademie, des naturwissenschaftlichen Museums und des landwirthschaftlichen Lehr-Instituts beschlossen.

[2]) Der Antrag, für die gedachte Bahn noch 6 Millionen Thlr. einzustellen, war in der Kommission des Abgeordnetenhauses für die Eisenbahnanleihe gestellt worden.

Hinzufügen werde der Charakter des qu. Gesetzentwurfs alterirt und dem Hinzuströmen provinzieller Projekte die Thür geöffnet. Eventuell werde er im Interesse der Provinz Pommern derartige Anträge stellen. Nach seiner Ansicht sei die Eisenbahnpolitik der Staatsregierung zunächst und vor Allem darauf zu richten, die von Berlin ausgehenden Haupt-Eisenbahnlinien in die Hand zu bekommen und das Monopol der bestehenden großen Eisenbahn-Korporativmächte durch Anlegung von Konkurrenzbahnen zu brechen. [1])

109.

1. März 1873. **Schreiben [2]) an den Ministerpräsidenten Generalfeldmarschall Grafen von Roon, betreffend die Grundsätze, nach welchen künftig das Eisenbahnwesen geleitet werden soll. Beurtheilung der bisherigen Verwaltung. Würdigung der verschiedenen Aufgaben der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums. Die Aufsicht über die Privateisenbahnen ist schwierig zu handhaben und steht in oberer Instanz dem Reiche zu. Verwirklichung der Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen. Eine nachdrücklichere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts geboten. Grundsätze, nach welchen das Konzessionswesen und der Staatseisenbahnbau aufgefaßt werden sollen. Förderung der Herstellung einer staatlichen Konkurrenz für die Privatbahnen. Die größeren Verkehrslinien sollte der Staat ausführen. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantirter Zweigbahnen bestehen. Veröffentlichung der Grundsätze für die Behandlung von Konzessions-Anträgen.**

„In Anknüpfung an die mündlichen Verhandlungen in der heutigen Staatsministerial-Sitzung erlaube ich mir Ew. Excellenz die nachstehenden Anträge mit dem Ersuchen vorzulegen, dieselben dem Königlichen Staatsministerium zur Berathung und Beschlußnahme unterbreiten zu wollen.

---

[1]) In dem Gesetze vom 17. Juni 1874, betr. die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 50 600 000 Thlrn. zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, war die Masurische Eisenbahn nicht aufgenommen.

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Ich habe im Laufe der Jahre bereits vielfach Gelegenheit gehabt, bei den Berathungen des Staatsministeriums über die staatliche Behandlung der Eisenbahnfrage meinen, von den bisher vom Königlichen Handelsministerium befolgten Grundsätzen abweichenden Ansichten Ausdruck zu geben.

Wenn ich bisher meinem Dissense einen stärkeren Ausdruck als den eines abweichenden Votums in einzelnen Fragen [1]) nicht gegeben habe, so bin ich dabei von der Ueberzeugung geleitet worden, daß die unter schwierigen Verhältnissen geschaffene und unter wechselnden politischen Eindrücken befestigte politische Solidarität des Staatsministeriums von mir nach den mir bekannten Intentionen Seiner Majestät des Königs wegen solcher Fragen, die eine allgemeine politische Bedeutung nicht hatten, nicht in Frage zu stellen war.

Diese Rücksicht fällt fort, wenn jetzt Seine Excellenz der Herr Graf von Itzenplitz, der seit zehn Jahren an den großen politischen Arbeiten der Regierung seinen vollen Antheil genommen hat, aus seiner Stellung als Handelsminister scheidet, [2]) und die Rücksicht auf die persönliche Ueberzeugung eines langjährigen Kollegen für mich nicht mehr maßgebend bleibt.

Ich benutze daher diese Gelegenheit, um bezüglich der Eisenbahnverwaltung die Grundsätze darzulegen, nach denen ich vorschlage, das Ressort des Handelsministeriums bezüglich der Eisenbahnen in Zukunft zu leiten,

---

[1]) Getreu den Grundsätzen, welche nach der Einleitung für die Herstellung der Sammlung maßgebend gewesen sind, hat man bisher aus der größeren Zahl solcher abweichenden Voten nur eine Anzahl charakteristischer Fälle aufgenommen. Vgl. Urk. 84, 89, 91, 92, 93, 100, 106.

[2]) Der bisherige Handelsminister Graf von Itzenplitz, welcher im März 1862 zunächst in das landwirthschaftliche Ministerium, zu Ende des Jahres in das Handelsministerium eingetreten war, hatte schon vor längerer Zeit den Wunsch zu erkennen gegeben, mit Rücksicht auf sein hohes Alter die Leitung seines Ministeriums, welches unter den damaligen Verhältnissen mehr als je eine frische und volle Kraft erforderte, anderen Händen übergeben zu können. Da jedoch zu Anfang des Jahres 1873 gegen seine Verwaltung mannigfache schwere Anschuldigungen erhoben worden waren, so hielt er es für eine Forderung der Ehre, nicht eher aus dem Amte zu scheiden, als bis er Gelegenheit gehabt, gegenüber der eingesetzten Untersuchungs-Kommission seine persönliche Amtsführung gegen jedes Bedenken zu rechtfertigen. Nachdem die Arbeiten der Kommission geschlossen waren, durfte der Minister durch die Ergebnisse derselben seinen Zweck für erreicht halten. Sein hiernach erneuertes Abschiedsgesuch wurde, unter dem Ausdruck der lebhaftesten Anerkennung für die langjährigen, in schwerer Zeit geleisteten Dienste, genehmigt. Der Unterstaatssekretär im Handelsministerium Dr. Achenbach wurde im Mai 1873 an seiner Stelle zum Handelsminister ernannt.

und von deren Beurtheilung für mich die Frage abhängig ist, ob ich eine fernere Mitverantwortung für die Leitung dieses Ressorts im Staatsministerium übernehmen kann.

Die Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums hat drei verschiedene Aufgaben, von denen bisher nur eine, meiner Ansicht nach, zweckentsprechend gelöst worden ist, und nach der bisherigen Verfassung der Behörde gelöst werden konnte.

Diese eine der drei Aufgaben aber ist die der Verwaltung der im Eigenthum oder im Betriebe des Staates befindlichen Bahnen. [1]) Diese Seite der Sache lasse ich aus der Besprechung; sie entzieht sich meiner Beurtheilung, und die darüber bekannt gewordenen Resultate sind befriedigend.

Die zweite Aufgabe ist aber die der Aufsicht über die nicht im staatlichen Betriebe befindlichen Eisenbahnen. In dieser Beziehung ist die Stellung der Eisenbahn-Abtheilung den Privatbahnen gegenüber schon um deswillen eine schwierige, weil dieselbe Behörde zugleich Konkurrent und Aufsichtsinstanz für die Privatbahnen ist. Dieses Verhältniß verhindert es, daß die Entscheidungen der Aufsichtsbehörde jederzeit für unparteiische gehalten werden und setzt die Aufsichtsbehörde zugleich in die Lage, bei Regelung der unvermeidlichen gegenseitigen Betriebsbeziehungen von den Privateisenbahnen Rücksichten auf den fiskalischen Betrieb zu verlangen, zu deren Erzwingung sie das Aufsichtsrecht in Anwendung bringen kann, und auf der anderen Seite den Privatbahnen Rücksichten erweisen zu müssen, um die Gegenseitigkeit herzustellen. Die Abwägung des dabei Gegebenen oder Empfangenen ist nicht immer mit voller Genauigkeit möglich, und der an sich vielleicht berechtigte Wunsch, bestimmte Einrichtungen des Verkehrs durchzuführen, übt nothwendig Einfluß auf die Abwägung des dabei in Mitte liegenden staatlichen Vortheils und auf die Entschließungen im Gebiete des Aufsichtsrechts.

Die Reichsverfassung weist darauf hin, daß die Aufsicht in oberer

---

[1]) Die preußischen Staatsbahnen hatten in den Jahren 1862—1870 um 665 Meilen zugenommen, wovon auf das altpreußische Ländergebiet 381 Meilen entfielen. In den Jahren 1871—1872 bezifferte sich der Zuwachs auf ungefähr 100 Meilen. Nach dem Rechnungsabschlusse von 1871 sollten die Staatsbahnen einen Ertrag von 14521768 Thlrn. gewähren; sie lieferten 16596134 Thlr., also über den Etatsanschlag einen Ueberschuß von 2074366 Thlrn.

Instanz dem Reiche zuständig ist. Aber die wesentlichsten Bestimmungen des siebenten Abschnitts der Reichsverfassung[1]) sind bisher ein todter Buchstabe geblieben.[2]) Der Artikel 17 der Reichsverfassung weist die Ueberwachung der Ausführung der Reichsgesetze, zu denen in erster Linie die Verfassung des Deutschen Reichs gehört, Seiner Majestät dem Kaiser zu und macht den Reichskanzler für die Anordnungen Seiner Majestät verantwortlich. Es ist daher meine Aufgabe als Reichskanzler, dieser Verantwortlichkeit dadurch zu genügen, daß ich mich bemühe, die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen ihrer Verwirklichung näher zu bringen.

Abgesehen hiervon bin ich der Meinung, daß das bisher dem Königlichen Handelsministerium zustehende Aufsichtsrecht mit dem Nachdruck, der im Interesse des Publikums nothwendig scheint und der in einer früheren Periode der Verwaltung des Handelsministeriums nicht gefehlt hat, in den letzten zehn Jahren nicht ausgeübt worden ist. Zum Zeugniß dafür berufe ich mich einstweilen nur auf die vielfachen und öffentlich hinreichend besprochenen Beschwerden des Publikums über die Unregelmäßigkeit und die Gefahren, welchen die Beförderung von Personen und Waaren auf den Privatbahnen unterlegen hat. Ich weiß nicht, in welcher Anzahl Beschwerden des Publikums bei dem Handelsministerium eingegangen sind,[3]) aber ich glaube nicht, daß die Anzahl und die Bedeutung der eingegangenen Beschwerden einen Maßstab für den Umfang jener Uebelstände wird abgeben können, da im Ganzen nur wenig Leute gefunden werden, welche die Zeit und die Muße haben, nach überstandenen Verdrießlichkeiten den Weg einer amtlichen Beschwerde zu betreten, und weil Geschäftsleute in der Regel lieber die sie betreffenden Unannehmlichkeiten schweigend ertragen, als daß sie sich durch eine Beschwerde das Uebelwollen einer mächtigen Verwaltung zuziehen, auf deren guten Willen sie durch ihre Verkehrsverhältnisse angewiesen sind. Die Mißstimmung über Uebelstände der Art, welche man dem Mangel an Aufsicht von Seiten der Regierung zuschreibt, bleibt nichts destoweniger für das Ansehen der Regierung selbst ein bedenklicher Faktor,

[1]) Vgl. S. 141 Note 1.

[2]) Vgl. hierüber Urk. 89, 91 u. 93.

[3]) Im darauf folgenden Jahre trug Fürst Bismarck dafür Sorge, daß er von dem Inhalte solcher Beschwerden Kenntniß erhielt. Vgl. Urk. 116.

dessen Gewicht sich bei vorkommenden Gelegenheiten, wie das gegenwärtig der Fall ist, durch einen Ausbruch des allgemeinen Unbehagens sehr fühlbar macht.

Die dritte Attribution der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums ist bisher thatsächlich darin geübt worden, daß die Ablehnung oder Ertheilung von Eisenbahn-Konzessionen, sowie die Modalitäten der letzteren ziemlich ausschließlich und selbständig von Seiten des Handelsministeriums erfolgte. Daß dieser thatsächliche Zustand mit unseren staatsrechtlichen Einrichtungen nicht im Einklang war, geht aus dem ganz neuerlich reproduzirten Staatsministerialbeschluß vom 30. November 1838 hervor. Durch denselben waren vor nun mehr 34 Jahren Einrichtungen von solcher Zweckmäßigkeit getroffen, daß man mit ziemlicher Gewißheit annehmen kann, es würden wesentliche Beschwerden gegen das Konzessionswesen[1]) und namentlich solche, wie sie heut in genereller Tendenz zur Verdächtigung von Regierungs-Organen vorliegen, gar nicht zum Ausdruck gekommen sein, wenn jene, soviel bekannt, niemals aufgehobenen Bestimmungen von 1838 jederzeit beobachtet worden und früher öffentlich bekannt gewesen wären.

Das Staatsministerium hat bereits beschlossen, diesem Uebelstande durch Rückkehr zu den Grundsätzen von 1838 abzuhelfen.[2]) Immerhin

[1]) Zur Untersuchung derselben wurde durch Allerh. Botschaft v. 14. Febr. 1873 eine mit umfassenden Vollmachten ausgestattete Kommission eingesetzt. Des Königs Auffassungen und Absichten bei Niedersetzung dieser Königlichen Untersuchungs-Kommission begegneten sich mit denen des gesammten Staatsministeriums. Die Provinzial-Korrespondenz v. 19. Febr. 1873 Nr. 8 schrieb hierzu: „Mit dem jetzigen Präsidenten des Ministeriums Grafen von Roon stimmte der frühere Ministerpräsident Fürst von Bismarck in Bezug auf die unabweisliche Pflicht eines energischen Vorgehens Hand in Hand mit der Landesvertretung vollkommen überein. Das große Vertrauen, welches derselbe auf Grund langjähriger persönlicher und amtlicher Kenntniß dem zunächst betroffenen Beamten widmete, hielt ihn nicht zurück, war ihm vielmehr ein noch dringenderer Anlaß, um der Person ebenso wie um des allgemeinen Staatsinteresses willen die gründlichste und eingehendste Prüfung und Untersuchung der erhobenen Anklagen zu wünschen und zu betreiben. Der Handelsminister Graf von Itzenplitz hielt es am Abend einer langjährigen treuen und gewissenhaften Wirksamkeit seinerseits für eine unbedingte Ehrensache, sich und seine Amtsführung von jedem sittlichen Vorwurf gerechtfertigt zu sehn. In voller Einmüthigkeit wurden die Beschlüsse der Staatsregierung gefaßt, nach welchen eine Königliche Kommission unter Betheiligung des Landtags die Untersuchung der hervorgetretenen Mißstände führen soll."

[2]) Auf den Antrag des Staatsministeriums ordnete der König zunächst an, daß alle Anträge auf Konzessionirung von Eisenbahnen in Gemäßheit der oben erwähnten Bestimmungen künftighin ohne Ausnahme der Prüfung und

aber werden die Prinzipien, nach welchen das Konzessionswesen und der Staatseisenbahnbau von dem Handelsministerium in Zukunft aufgefaßt werden, von gewichtigem und in vielen Fällen entscheidenden Einflusse auf die Entschließungen des Staatsministeriums bleiben. Ich erlaube mir daher auch in dieser Beziehung die Zielpunkte in Kurzem darzulegen, nach welchen meines Erachtens die Eisenbahnpolitik der Regierung in Zukunft zu leiten sein würde.

Ich habe schon seit Jahren wiederholt im Verein mit Ew. Excellenz darauf hinzuwirken gesucht,[1]) daß im Interesse des Publikums die Herstellung konkurrirender Eisenbahnlinien in den Hauptrichtungen des Verkehrs gefördert werden möchte.[2]) Die monopolistischen Rechte, welche einer jeden Eisenbahnverwaltung durch die staatliche Konzession verliehen werden, sind an und für sich so groß, daß neben der betreffenden Linie jede andere bisher bestandene Verkehrseinrichtung nothwendig verschwindet, und der Verkehr gezwungen ist, sich in der betreffenden Richtung der Eisenbahn zu bedienen. Die Art, in welcher die vom Staate verliehenen Rechte von einer Eisenbahnverwaltung ausgebeutet werden, läßt sich auch bei einer schärferen Ausübung des Aufsichtsrechts, als bisher bei uns stattfand, nicht so genau kontroliren, daß das verkehrende Publikum in demselben Maße, wie in früheren Zeiten vor Einrichtung der Eisenbahn, vor willkürlichen Beeinträchtigungen durch eine exclusive Transport-Verwaltung geschützt werden könnte. Nur in der Herstellung konkurrirender Linien in der-

---

Bewilligung oder Ablehnung des gesammten Staatsministeriums unterliegen sollen. (Provinzial-Korrespondenz v. 5. März 1873 Nr. 10.) In der Landtagssession 1873/74 legte die Staatsregierung dem Abgeordnetenhause ein Gesetz vor, welches das Eisenbahn-Konzessionswesen reguliren sollte. Die Vorlage wurde aber nicht einmal einer ersten Lesung gewürdigt, trotzdem der Entwurf noch ziemlich zu Anfang der Session vorgelegt worden war. Der Handelsminister Dr. Achenbach hielt es hierauf für richtiger, das Abgeordnetenhaus mit dieser Frage nicht weiter zu befassen, vielmehr den Entwickelungsgang abzuwarten, welchen die Reichsgesetzgebung nehmen würde. (Vgl. die Rede des Handelsministers Dr. Achenbach in der Sitzung des Abgeordnetenhauses v. 29. März 1876.) Diese letztere aber sollte sich nach den Intentionen des Fürsten Bismarck mit dem Konzessionswesen im Allgemeinen nicht beschäftigen. Vgl. Urk. 128.

[1]) Vgl. Urk. 43.

[2]) Es wird kaum nöthig sein, daran zu erinnern, daß die nachstehenden Ausführungen nur die Privatbahnen unter sich im Auge haben. Auf das Staatsbahnsystem angewendet, würden dieselben zu unrichtigen Schlüssen führen. Der Wortlaut der folgenden Ausführungen des Fürsten Bismarck schließt übrigens jede falsche Deutung aus.

selben Richtung läßt sich eine weitere Bürgschaft für den Schutz finden, auf welchen der allgemeine Verkehr unter allen Umständen Anspruch hat. Die Möglichkeit, eine solche Konkurrenz verschiedener Verwaltungen herzustellen, hat sich für die größeren Verkehrslinien wiederholt dargeboten, ohne daß sie jederzeit benutzt worden wäre. In einigen Fällen ist sie durch Fusionen verschiedener Bahn-Konzessionen illusorisch geworden.[1]) Aber auch da, wo solche Fusionen in äußerlich greifbarer Form verhindert werden,[2]) bleibt für zwei mit einander konkurrirende Privatgesellschaften immer die Möglichkeit bestehen, daß sie sich thatsächlich, in einer amtlich nicht anfechtbaren Form, verständigen und fusioniren. Diesem Uebelstande läßt sich nur durch Herstellung staatlicher Konkurrenz abhelfen.

Ich betrachte es als eine Versäumniß der Staatsverwaltung, daß dieselbe nicht von Hause aus die größeren Verkehrslinien im Lande für staatliche Rechnung hat herstellen wollen. Wenn diesem Versehen jetzt nicht mehr oder doch nur mit großen Kosten abzuhelfen ist, so schuldet der Staat um so mehr dem Verkehr treibenden Publikum die Erbauung solcher staatlicher Konkurrenzbahnen, durch welche die Privatverwaltungen genöthigt werden können, dem Verkehr alle diejenigen Erleichterungen und diejenige regelmäßige und wohlwollende Behandlung zu gewähren, mit welchen ein verzinslicher Betrieb des Eisenbahntransports überhaupt verträglich ist.

Das bisherige Verfahren der handelsministeriellen Eisenbahnpolitik ist für solche Konzessionen, aus welchen sich ein konkurrirender Betrieb den bestehenden größeren Eisenbahngesellschaften gegenüber erwarten ließ, kein entgegenkommendes gewesen. In einzelnen mir bekannt gewordenen Fällen scheinen mir sogar die Bedingungen, von welchen die Konzessionirung abhängig gemacht worden ist, schwer verständlich. Meiner Ansicht nach genügt aber das Entgegenkommen für Konkurrenz-Konzessionen dem Staatszwecke noch nicht, sondern der letztere ist in dem den gerechten Ansprüchen des Publikums entsprechenden Maße nur dann erreichbar, wenn die größeren Eisenbahngesellschaften durch staatliche Konkurrenz zu der ihren Privilegien entsprechenden Rücksichtnahme auf das Publikum genöthigt würden.[3])

[1]) Vgl. Urk. 106.

[2]) Vgl. Urk. 117.

[3]) Daß die Konkurrenz von Privatbahnen ungünstige Wirkungen äußerte,

Eine weitere Frage, in welcher ich das bisherige Verhalten des Handelsministeriums dem Staatsintereſſe nicht für entſprechend halte, betrifft die Ertheilung von Konzeſſionen unter ſtaatlicher Zinsgarantie an ſolche Eiſenbahngeſellſchaften, welche in Verbindung mit den garantirten Linien eine nicht garantirte ältere Aktienbahn betreiben, und für welche der garantirte Betrieb auf den Nebenbahnen das Mittel bildet, die Ausbeutung der Hauptbahn, von welcher die Aktionäre die Dividende beziehen, auf Koſten des Staates und ſeiner Garantie fruchtbarer zu machen, als ſie ſonſt ſein würde.[1]) Wenn eine Bahn, wie beiſpielsweiſe die Berlin-Stettiner, neben der Verwaltung der Stammbahn, von welcher die Aktionäre ihre Dividende beziehen, Zweigbahnen, welche an Ausdehnung länger ſind, als die Stammbahn, unter Staatsgarantie verwaltet, und wenn es für ſie finanziell vollſtändig gleichgültig iſt, ob der Zuſchuß des Staates zur Verwaltung der garantirten 1 % oder 5 % beträgt, ſo iſt es damit, wie jeder Sachkundige zugeben wird, in die Hand einer ſolchen Geſellſchaft gelegt, auf Koſten der Staatsgarantie den Nutzen der Stammbahn zu ſteigern, die Koſten des Betriebes derſelben durch Ausbeutung der garantirten Zweigbahnen zu vermindern. Schon allein die Fähigkeit, das Betriebsmaterial der geſammten Bahnſtrecken zu verwenden und abzunutzen, gewährt dieſe Möglichkeit.

Indem ich mir vorbehalte, bei mündlicher Erörterung der Frage im

hob auch der Abgeordnete Elsner von Gronow in der Abgeordnetenhausrede v. 23. März 1872 hervor. „Was von ſolchen Konkurrenzen — bemerkte er — zu halten iſt, zeigt das bisherige Verhalten im Eiſenbahnweſen; dieſe Konkurrenzen dauern eine kurze Zeit, dann tritt eine Koalition ein und die koalirten Geſellſchaften beuten das Publikum gemeinſam aus. Eines der ſchlagendſten Beiſpiele in dieſer Beziehung liefert England. In England waren im Jahre 1866 13 950 engliſche Meilen Bahn. Daſelbſt exiſtiren bekanntlich gar keine Staatsbahnen, ſondern man hat der Privatſpekulation in dem Eiſenbahnbau vollſtändig freien Spielraum gelaſſen. Dieſe 13 950 engliſche Meilen Eiſenbahn wurden im Jahre 1866 von 353 Geſellſchaften ausgebeutet. Was iſt das Reſultat geweſen? Sie haben ſich Konkurrenz gemacht und haben ſich gegenſeitig geſchädigt, ſo daß die Eiſenbahnen ſchließlich einen ſehr geringen Ertrag gaben; das haben ſie gefühlt und haben ſich nun vermöge 500 einzelner Parlaments-Geſetze inſoweit geeinigt, daß im vorigen Jahre ſchon 12 221 Meilen in den Händen von 28 Geſellſchaften vereinigt waren. Dieſe 28 Geſellſchaften ſchreiben nun die Tarife den Gegenden vor, die ſie durchziehen, wie es ihnen beliebt, ſo daß eine Menge Gegenden, die durch ihre natürliche Lage günſtig geſtellt waren, durch die Differenzialtarife, die dieſe Eiſenbahnen eingeführt haben, ſehr ungünſtig geſtellt worden ſind."

[1]) Fälle dieſer Art findet man in Urk. 100 u. 101.

Staatsministerium meine Motivirung und meine Anträge zu vervollständigen, ersuche ich Ew. Excellenz, das Königliche Staatsministerium zu veranlassen, vor der bevorstehenden Neubesetzung des Handelsministeriums meine nachstehenden, vorbehaltlich der Fassung hier nur prinzipiell angedeuteten Anträge in Berathung zu nehmen und sich womöglich vor der nächsten im Landtage zu erwartenden Diskussion der betreffenden Fragen über seine prinzipielle Stellung zu denselben schlüssig zu machen.

1. Trennung des staatlichen Aufsichtsrechts von der Verwaltung der vom Staate betriebenen Bahnen [1]) und Beantragung eines Reichsgesetzes behufs Einrichtung einer Reichsbehörde, welcher die Ausübung der im Abschnitt VII der Reichsverfassung dem Reiche reservirten Befugnisse obliegt. [2])
2. Feststellung der Grundsätze, nach welchen in Konkurrenz mit den bisher bestehenden Privateisenbahnen die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes anzustreben sein wird.
3. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantirter Zweigbahnen bestehen, sobald die rechtliche Natur der getroffenen Abkommen diese Lösung irgend gestattet.
4. Amtliche Veröffentlichung der nach Maßgabe des Staatsministerialbeschlusses von 1838 neuerdings angenommenen Grundsätze für die Behandlung von Konzessionsanträgen". [3])

---

[1]) Die früheren Ausführungen lassen ersehen, daß Fürst Bismarck die Kombinirung beider Funktionen nur als eine schwierige Sache bezeichnete. Nachdem an Stelle der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums das Ministerium der öffentlichen Arbeiten getreten, die Leitung dieses Ministeriums in die Hände der ersten fachmännischen Kraft Deutschlands übergegangen und im Reichs-Eisenbahn-Amt eine außerhalb des Ministeriums stehende Aufsichtsbehörde geschaffen worden war, hat Fürst Bismarck keinen Anlaß mehr gehabt, das obige Postulat zu wiederholen.

[2]) Ueber die Errichtung dieses Amts durch Gesetz v. 27. Juni 1873 (R.G.Bl. S. 164) vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 69 u. 70. Vgl. auch unten 11. Sept. 1875.

[3]) Eine amtliche Veröffentlichung des betreffenden Staatsministerialbeschlusses hat m. W. nicht stattgefunden. — Es mag, nachdem vorstehend das die gesammte Eisenbahnverwaltung umfassende Programm des Fürsten Bismarck entwickelt worden ist, von Interesse sein, auch die Auffassung des neuen Handelsministers Dr. Achenbach kennen zu lernen. Wir entnehmen dieselbe einer Rede desselben bei Berathung über die Eisenbahnanleihe von 120 Millionen in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Mai 1873. Der Handelsminister erklärte sich zunächst als einen eifrigen Förderer der Idee, daß bei unserem Eisen-

bahn-Konzessionswesen das Ermessen eines einzelnen Mannes ausgeschlossen werde. „Zweitens würde auch ich eifrig alle Bestrebungen fördern, welche darauf gerichtet sind, die Staatseisenbahnen mit gleichem Lichte und gleichem Schatten zu behandeln, wie die Privateisenbahnen; ich wünsche die gleiche Aufsicht über alle nach denselben Grundsätzen. Die Frage aber, die im gegenwärtigen Augenblicke die Geister lebhaft entflammt, ist die: ob der Privateisenbahnbau oder Staatseisenbahnbau und -Betrieb herrschen, ob das eine System das andere ersetzen soll. Wir wissen Alle, daß für das System der Privateisenbahnen angeführt zu werden pflegt, daß der Staat nicht in der Lage sei, Gewerbe zu betreiben, und daß der Eisenbahnbetrieb mehr oder weniger unter dem Gesichtspunkte des Gewerbebetriebes aufgefaßt werden müsse. Wir wissen, daß auf Seiten der Anhänger des Privateisenbahnbaus und des Privateisenbahnbetriebs der Grundsatz in den Vordergrund gestellt wird, daß gewissermaßen die Quelle aller Verbesserungen die Konkurrenz sei. Wir wissen, daß darauf hingewiesen wird, daß Staatsunternehmungen im Ganzen genommen stets theurer zur Ausführung kommen, daß der Betrieb von Staatsunternehmungen in der Regel theurer ist, als derjenige von Privatunternehmungen. Auf der anderen Seite stehen die Verfechter des Staatseisenbahnbaus, welche behaupten, es handle sich nicht um einen Gewerbebetrieb, sondern um öffentliche Wege; nicht darum sei es zu thun, die Eisenbahnen zum Gegenstand der Spekulation zu machen, sondern sie zu Dienern des Verkehrs herzustellen. Es wird darauf hingewiesen, daß das Prinzip der Konkurrenz heut zu Tage bankerott gegangen sei, man verweist auf die stattfindenden Koalitionen, man erinnert an die Fusionen; den Verfechtern jener anderen Ansicht gegenüber, welche politische Mißerfolge weissagen, wenn der Staat den Eisenbahnbetrieb übernimmt, weist man auf die sozialen Uebelstände hin, welche die Ausdehnung des Aktienwesens auf dem Eisenbahngebiet bereits in unserm Lande herbeigeführt hat. Wie die Verhältnisse bei uns in Deutschland und speziell in Preußen liegen, glaube ich trotz dieser Gründe und Gegengründe, sind wir nicht einfach vor die Alternative gestellt, ob Privatbahn, ob Staatsbahn. Wir sehen, daß ein sehr bedeutendes und erhebliches Kapital in den Privateisenbahnen angelegt worden ist, wir wissen, daß ungefähr zwei Drittel aller Eisenbahnen sich in den Händen von Privatgesellschaften befinden. Wir sind jetzt in der Fülle des Geldes, es hat aber auch andere Zeiten gegeben, wo der Staat im Besitz geringer Mittel war, wo der Staat mit den größten Anstrengungen seinerseits nicht dahin hätte gelangen können, Eisenbahnen anzulegen, deren das Land doch nothwendig bedurfte. In diesen Zeiten war es das Privatkapital, welches nützliche Einrichtungen in unserem Lande hervorrief. Es ist nicht gewiß, wir haben es nicht in der Hand, ob nicht ähnliche Zustände staatlicher Kapitalarmuth wieder eintreten können, und wir werden dann gewiß sehr gern zurückgreifen auf die Energie, die Thatkraft und die Intelligenz der Privaten. Zweitens ist doch auch nicht zu vergessen, daß, wenn die Privatbahnen in der heutigen Zeit viele gewichtige Gegner haben mögen, andererseits eine Reihe nützlicher Einrichtungen gerade auf das Vorgehen der Privateisenbahngesellschaften in der Vergangenheit zurückzuführen ist. Wenn nun die Verhältnisse so liegen, so glaube ich allerdings, wird keine Regierung, wenigstens während der gegenwärtigen Generation, in der Lage sein können, vor die Landesvertretung einfach mit der Erklärung zu treten, oder umgekehrt, keine Landesvertretung vor die Regierung, indem sie sagt: Wähle, Staatseisenbahnbau hier, Privateisenbahnbau und -Betrieb dort! Ich betrachte dies als eine Frage, die für uns Alle ausgeschlossen ist."

110.

4. März 1873. **Votum, betreffend die Aufhebung der Stempelsteuer von Zeitungen und Kalendern. Opportunität einer solchen Maßregel. Würdigung der auf die Aufhebung abzielenden Kammerbeschlüsse. Gründe für die einstweilige Aufrechthaltung der Steuer. Muthmaßliche Folgen ihrer Beseitigung in Bezug auf die Presse.**

Vom finanziellen Standpunkte liege kein Grund für die Aufhebung der qu. Steuer [1]) vor. Es handle sich um eine seit langen Jahren bestehende Steuer, welche für die Betheiligten nicht drückend sei und ein Gewerbe betreffe, das zu begünstigen der Staat kein Interesse habe.

Ehe man diese Steuer aufgebe, wäre die unterste Stufe der Klassensteuer freizugeben oder andere Abgaben, z. B. das Chausseegeld, zu erlassen. Daß die in dieser Beziehung von der Staatsregierung in der vorigen Session gestellten Bedingungen ganz erfüllt seien, könne er nicht zugeben; aber auch wenn das der Fall, wäre die Regierung nicht genöthigt, die qu. Steuer aufzugeben. Was die Majorität des Abgeordnetenhauses verlange, sei noch nicht entscheidend, sondern es frage sich:

ob die Aufhebung der Staatsraison entspreche.

Das Abgeordnetenhaus sentire unter dem Drucke der Majorität der Presse; die Zeitungsunternehmer verdienten aber keine Begünstigung, da sie gegenwärtig mehr oder weniger in die Kategorie der Gründer gehörten. Diesen ein Geschenk auf Staatskosten zu machen, halte er nicht für gerechtfertigt. Bei der augenblicklichen Sachlage sei es um so weniger politisch richtig nachzugeben, als der Anstoß von ultramontaner Seite ausgehe. Er würde auch jetzt noch dem Landtage gegenüber den finanziellen Gesichtspunkt geltend machen, da es sich bei der qu. Steuer nicht um die angebliche Besteuerung der Intelligenz des Volkes und der Bildungsmittel handele, wie z. B. bei den Schulbüchern, sondern um die Besteuerung

a. der Inserate, also gewerblicher Objekte,

---

[1]) Vgl. Urk. 103. Die Aufhebung der Stempelsteuer war seit einer Reihe von Jahren von der Presse und der Landesvertretung wiederholt verlangt worden. Zuletzt war ein Antrag auf Aufhebung der Steuer im Abgeordnetenhause am 26. Febr. 1873 von dem Abgeordneten Bernards gestellt worden. (Haus der Abgeordneten, 11. Legisl.-Periode, III. Session 1872/73, Drucks. Nr. 250.)

b. der politischen Klopffechterei, welche den Hauptstoff der Zeitungen bilde.

In ihrem gegenwärtigen Zustande gewähre die Tagespresse weder für die Regierung, noch für die politische Bildung der Bevölkerung einen Nutzen, vielmehr das Gegentheil. Die Zeitungen wären gegenwärtig kein Bildungs- sondern ein Verbildungsmittel, das keine Begünstigung verdiene. Durch eine Aufhebung der Steuer würde der Zustand der Presse nicht besser werden, vielmehr sei der entgegengesetzte Erfolg zu erwarten; es würde eine Menge neuer kleiner, billiger Winkelblätter entstehen und dadurch die Presse noch mehr herabkommen. Die Aufhebung führe zu größerer Bereicherung ihrer Besitzer, die größere Wohlfeilheit würde nur noch die Konfusion vermehren.[1]) Event. würde er sich veranlaßt sehen, ein anderweites politisches Verfahren der Presse gegenüber in Vorschlag bringen zu müssen.[2])

---

[1]) Der Minister des Innern Graf zu Eulenburg bemerkte bei Beantwortung der S. 183 Note 1 erwähnten Interpellation im Abgeordnetenhause: „Der Standpunkt, auf welchen die Regierung sich dem Antrage gegenüberstellt, ist nicht sowohl ein politischer, namentlich preßpolitischer, als vielmehr der Standpunkt der allgemeinen finanziellen Rücksichten. Wenn die Besteuerung der Zeitungen nicht bestände, würden wir nicht in der Lage sein, Ihnen die Einführung derselben, etwa aus preßpolitischen Rücksichten zu proponiren. Wir geben die Beurtheilung darüber frei, ob die Einführung des Stempels für Zeitungen überhaupt eine richtige Maßregel war oder nicht. Wir stellen uns auf den Standpunkt, daß diese Stempelsteuer augenblicklich existirt, daß sie einen Betrag von ungefähr einer Million abwirft, und wir fragen uns: ist es zweckmäßig, ist es nothwendig, schon in diesem Augenblicke auf den Fortfall der Steuer hinzuwirken. (Folgt ein Hinweis auf die gar nicht übertrieben glänzenden Finanzaussichten). Ist es richtig, unter solchen Umständen eine Steuer abzuschaffen, die, wie ich behaupte und wie die Staatsregierung der Ansicht ist, nicht drückt? Ich kann die Argumente, die dafür angeführt worden sind, daß die Abschaffung dieser Steuer ein dringendes Bedürfniß sei, nicht vollständig gelten lassen. Erstlich sagen Sie, auf dem ganzen Gebiete der Steuergesetzgebung gäbe es kein solches Monstrum, wie die Stempelsteuer für Zeitungen, sie sei das illegitimste Kind. Ja, illegitime Kinder können oft sehr unbequem werden, aber ich meine, man hat deshalb kein Recht, sie aus der Welt zu schaffen." Vgl. auch die Bemerkungen des Ministers Camphausen über die Zeitungssteuer in dessen Abgeordnetenhausrede vom 3. Dez. 1873 und den Aufsatz: „Zeitungssteuer- und Preßgesetz in der Provinzial-Korrespondenz vom 10. Dez. 1873 Nr. 50.

[2]) Aufgehoben wurde der Zeitungsstempel in Preußen erst durch das Reichsgesetz über die Presse vom 7. Mai 1874, R.G.Bl. S. 65, woselbst sich im §. 30 Abs. 4 die Bestimmung findet: „Vorbehaltlich der auf den Landesgesetzen beruhenden allgemeinen Gewerbesteuer findet eine besondere Besteuerung der Presse und der einzelnen Preßerzeugnisse (Zeitungs- und Kalenderstempel, Abgaben von Inseraten ꝛc.) nicht statt."

3. April 1873. Fürst Bismarck regt im Schooße der Regierung eine Regelung und Beschränkung 1. des Koalitionsrechts,[1]) 2. des Vereinswesens und 3. der Freizügigkeit[2]) an. In erster Beziehung hob der Ministerpräsident hervor, daß nach seinen Wahrnehmungen bereits Versuche gemacht würden, auch die ländlichen Arbeiter zur Arbeitseinstellung zu bewegen. Deputationen strikender Arbeiter gingen von Berlin aus in kleine Städte und regten die dortigen Arbeiter auf. Diesen Besorgniß erregenden Symptomen gegenüber sei keine Zeit zu verlieren. Er wies darauf hin, daß der rapide Gang, den die Gesetzgebung seit 1867 genommen, bereits in den Kreisen ihrer Urheber zu mannigfachen Bedenken Anlaß gegeben habe. In Anknüpfung hieran hob Fürst Bismarck die

---

[1]) Nachdem gleichzeitig mit der Gewährung des Koalitionsrechts alle Strafbestimmungen gegen widerrechtliches Verlassen der Arbeit beseitigt und jedes polizeiliche Einschreiten zu Gunsten der Aufrechterhaltung bestehender Arbeitsverhältnisse unzulässig geworden, war den Arbeitgebern gegen Arbeiter, welche die Arbeit rechtswidrig verlassen, nur die Verfolgung ihrer civilrechtlichen Ansprüche geblieben. Diese aber wurde schon dadurch erschwert und in vielen Fällen unmöglich gemacht, daß es nach Aufhebung des Paßzwanges ein Leichtes geworden war, sich durch den Wechsel des Aufenthaltsortes der Klage zu entziehen. Aber auch abgesehen hiervon war die Rechtshülfe, welche dem Arbeitgeber in dem fraglichen Falle zur Verfügung stand, eine ungenügende, weil sich die Bestimmungen der Gewerbeordnung als unzureichend erwiesen hatten, eine schleunige und sachgemäße Erledigung der zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern entstandenen Streitigkeiten zu sichern. Gelang es trotz dieser Schwierigkeiten dem Arbeitgeber, gegen einen vertragsbrüchigen Arbeiter eine verurtheilende Entscheidung rechtzeitig zu erwirken, so war auch damit wenig gewonnen. Die Wiederaufnahme der Arbeit konnte nur durch ein schwerfälliges Verfahren erzwungen werden und hatte bei Widerwilligkeit des Arbeiters kaum je einen Werth. Wurde aber die Vollstreckung auf Leistung des Schadenersatzes gerichtet, so fehlte es bei dem Arbeiter meistens an der Möglichkeit zur Ausführung einer Exekution. Ein noch in demselben Jahre dem Reichstag vorgelegter Gesetzentwurf (Druckf. Nr. 198, 1. Legisl.-Per., IV. Sess. 1873) sollte den hiernach hervorgetretenen Bedürfnissen abhelfen, indem er einestheils die Behörden und das Verfahren in gewerblichen Streitigkeiten regelte, anderntheils die Strafbestimmungen der Gewerbeordnung in der angedeuteten Richtung vervollständigte und gleichzeitig die Bestimmungen über die Anwendbarkeit der Vorschriften der Gewerbeordnung auf das Bergwesen den hervorgetretenen Bedürfnissen entsprechend modifizirte. Ein zweiter dem Reichstag vorgelegter Gesetzentwurf (Druckf. Nr. 199, 1. Legisl.-Periode, IV. Sess. 1873) bezweckte die Anwendung der einzuführenden Strafbestimmungen wegen Kontraktbruchs auch in Bezug auf die land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Beide Gesetzentwürfe gelangten im Reichstag wegen Schlusses der Session nicht zur Berathung.

[2]) Eine Vertheidigung fand dagegen die Freizügigkeit noch im Frühjahr 1874 in einer Abgeordnetenhausrede des Ministers des Innern Grafen zu Eulenburg bei Berathung über den Etat der Berliner Polizei. „Ich halte die Freizügigkeit — so bemerkte derselbe — für etwas absolut Nothwendiges, und werde niemals dazu die Hand bieten, dieselbe nach irgend einer Richtung hin wieder einzuschränken." Vgl. auch Urkunde 28. März 1877.

schädlichen Folgen der durch Gesetze und Verwaltung oft stattfindenden Begünstigung der Auswanderung,[1]) namentlich für die Landwirthschaft, hervor.[2])

111.

11. April 1873. **Schreiben an den Präsidenten des Staatsministeriums Grafen Roon, betreffend die Einschränkung der öffentlichen Bauten. Mißverhältniß zwischen der Nachfrage nach Arbeit und den Arbeitskräften. Zurückstellung aller nicht dringenden staatlichen Bauten.**

„In Anknüpfung an die neuerlich stattgehabte Besprechung des Königlichen Staatsministeriums über die Lage des Arbeitsmarktes und die auf denselben gegenwärtig hervortretenden besorglichen Erscheinungen[3]) erlaube ich mir die folgende Mittheilung an Eure Excellenz zu richten:

Wie schon bei der erwähnten Besprechung von dem Herrn Staatsminister Delbrück und dem Herrn Finanzminister hervorgehoben worden, fallen die Uebelstände, welche auf dem Gebiete der ländlichen und städtischen Arbeit und namentlich des Bauwesens obwalten, weniger der Gesetzgebung als dem Mißverhältniß zur Last, welches durch das Uebermaß der Nachfrage für Arbeit im Verhältniß zu den vorhandenen Arbeitskräften eingetreten ist.

Die Lücken der neuen Gesetze, welche den Mißbrauch derselben gestatten, werden durch Vervollständigung der Straf- und Schutzgesetzgebung nach Möglichkeit gedeckt werden müssen. Für den Augenblick glaube ich aber, daß gerade der Staat aus höheren politischen Gründen den Beruf hat, seinerseits alle Anlagen, soweit er kann, zu vermeiden, welche durch weitere Steigerung der Nachfrage nach Arbeit das schon bestehende Mißverhältniß verschlimmern. Ich glaube deshalb, daß alle öffentlichen Bauten, welche nicht für die Landesvertheidigung oder sonst absolut unentbehrlich

---

[1]) Wegen der Beschränkung der Auswanderung s. S. 190 Note 1. Um dieselbe Zeit stellte auch die Provinzial-Korrespondenz administrative und gesetzgeberische Maßregeln gegen das Auswanderungswesen, mit besonderer Rücksicht auf die Bevölkerung in den ländlichen Bezirken, in Aussicht. Vgl. den Artikel „Zur Auswanderungsfrage" in der Nr. 33 vom 13. August 1873.

[2]) Vgl. auch die folgende Urkunde.

[3]) Vgl. S. 185.

sind, zunächst zurückgestellt werden sollten, um soweit als thunlich zu vermeiden, daß eine Steigerung des bestehenden Mißverhältnisses eintrete.

Wenn in Erwägung gezogen wird, welche Summe von Arbeitskräften die Festungsbauten und Eisenbahnanlagen, deren Ausführung bereits beschlossen, beziehungsweise genehmigt ist, für die nächste Zeit erfordern und dem schon übertriebenen Bedarf entziehen werden, so scheint mir das Resultat zu einer einstweiligen Beschränkung fernerweiter öffentlicher Bauten aufzufordern und eine entsprechende Einwirkung auf die politischen Bewegungen des Arbeitsmarktes in analoger Weise zu rechtfertigen, wie solche gegenüber schwierigen Lagen des Geldmarktes etwa in zeitweilig beschränkenden Maßnahmen der Bankverwaltung ihren berechtigten Ausdruck findet."[1])

Mitte Mai 1873. Bei Vorlage des von einem Privat-Komitee ausgehenden Projekts des Baues einer Eisenbahn von Berlin über Schwerin und Lübeck nach Alschberg, einer Station der Ostholsteinischen Bahn zwischen Neumünster und Neustadt, bezeichnete es Fürst Bismarck als seiner Absicht entsprechend, daß die gedachte, ca. 40 Meilen lange Bahn nicht als ein Privatunternehmen, sondern vom Staate ausgeführt werde. Im Uebrigen werde an dem Gesichtspunkt festzuhalten sein, für jetzt[2]) keine Eisenbahnen zu genehmigen, deren Ausführung nicht für die Landesvertheidigung oder sonst absolut nothwendig sei. (Aktenvermerk vom 20. Mai 1873.)

112.

20. Mai 1873. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Grafen Königsmarck, betr. die kommissarischen Berathungen der ländlichen Arbeiterfrage. Theilnahme praktisch bewährter Sachkundiger bei Berathung wirthschaftlicher Gesetze.**

„Ew. Excellenz sind in dem Schreiben vom 17. d. M. in der Ange-

---

[1]) In Konsequenz der hier niedergelegten Grundsätze lehnte Fürst Bismarck es demnächst ab, die ihm vorgelegten Entwürfe zu dem Immediatbericht des Königlichen Staatsministeriums wegen Ertheilung der landesherrlichen Konzession zu den projektirten, zusammen eine Ausdehnung von 78 Bahnmeilen umfassenden Erweiterungen des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft jetzt mitzuzeichnen. (Schreiben des Fürsten Bismarck an den Grafen Roon vom 23. April 1873.)

[2]) Im Hinblick auf die Lage des Arbeitsmarktes vgl. die vorhergehende Note.

legenheit der Berathung der ländlichen Arbeiterfrage[1]) auf den Wunsch zurückgekommen, daß, außer Herrn von Blankenburg, ein Rath des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten zu den Konferenzen meinerseits kommittirt werden möge.

Ich bin dazu gern bereit, wenn ich auch die für mich bei der Wahl des Herrn von Blankenburg maßgebenden Gesichtspunkte[2]) nur aufrecht halten kann. Es scheint mir bei der Vorbereitung legislativer Vorlagen, welche tiefer in volkswirthschaftliche Verhältnisse eingreifen, ein unabweisliches Bedürfniß der Gesetzgebung zu sein, daß wir praktisch bewährte Sachkundige an der Vorberathung theilnehmen lassen, anstatt die Betheiligung auf die amtlichen Kreise zu beschränken.

Herr von Blankenburg kennt aus eigener Anschauung die in Frage kommenden Verhältnisse; er ist auch mit der Lage einer großen Anzahl Ausgewanderter bekannt und durch fortlaufende Korrespondenz über ihre Lage in Amerika unterrichtet.

Die Erörterung konsularischer und völkerrechtlicher Fragen ist mir mehr von nebensächlichem Interesse erschienen, auch wird, selbst wenn ein Rath des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten der Berathung beiwohnt, derselbe immer nicht in der Lage sein, die über ausländische Lokalverhältnisse etwa gewünschten Nachrichten ohne Rückfrage geben zu können." [3])

---

[1]) Wegen dieser Berathung vgl. die Provinzial-Korrespondenz vom 27. Aug. 1873 Nr. 35.

[2]) Bei der Wahl desselben war Fürst Bismarck hauptsächlich von dem Wunsche geleitet worden, „einen aus eigner Anschauung mit den Verhältnissen vertrauten und bewährten Sachkundigen an der Berathung theilnehmen zu sehen". Es entsprach der Absicht des Reichskanzlers, wenn von Blankenburg dabei seine eigenen Ansichten vertrat.

[3]) Als zweiter Kommissar des auswärtigen Ministeriums wird neben Herrn von Blankenburg der Wirkliche Legationsrath Reichardt designirt. Die kommissarischen Verhandlungen finden demnächst unter dem Vorsitze des Ministers für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten statt. Das Ergebniß derselben ist niedergelegt in einer Druckschrift, betitelt: „Verhandlungen der unter dem Vorsitze des Ministers für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Grafen von Königsmarck zusammengetretenen Konferenz zur Berathung über die ländliche Arbeiterfrage". Den Verhandlungen selbst sind Entwürfe beigelegt: a) eines preußischen Gesetzes, betreffend die ländlichen Arbeitsverhältnisse, b) eines Reichsgesetzes, betreffend die ländlichen Arbeitsverhältnisse, c) eines Gesetzes, betr. die Gründung neuer Ansiedelungen. — Fürst Bismarck griff in die weitere Berathung der Materie nicht ein. In nähere Erwägung wurde von der Regierung zunächst überhaupt nur der Gesetzentwurf, betreffend die Gründung neuer An-

113.

15. Oktober 1873. **Erlaß an das Reichskanzler-Amt, betr. die Veröffentlichung einer Verwarnung vor den gegen deutsche Auswanderer in deutschen Seehäfen mit chilenischem Gelde verübten Betrügereien. Stellung der Reichsregierung zur Auswanderungsfrage.**

„In dem Reichs- und Staatsanzeiger vom 29. v. M. ist mir ein Artikel aufgefallen, welcher die Auswanderer über das chilenische Geldwesen belehrt.[1])

Nach eingezogenen Erkundigungen beruht derselbe auf einem Reskripte der preußischen Herren Minister des Innern und des Handels an die Ober-Präsidenten, und dieses wieder auf einem Circular des Reichskanzler-Amts vom 22. August d. J. an sämmtliche deutsche Regierungen, in welchem der dringende Wunsch ausgesprochen wird, die deutschen Auswanderer vor Uebervortheilungen zu warnen.

Ich finde diese Aufforderung an die Bundesregierungen nicht motivirt und kann überhaupt eine derartige Verwendung von Zeit und Arbeitskraft als gerechtfertigt nicht betrachten. Die Thätigkeit der deutschen Behörden gehört den Angehörigen des Reichs, aber nicht denen, welche aufgehört

---

siedelungen, gezogen, im Uebrigen aber von einer Beschlußnahme über die ländliche Arbeiterfrage und von der Einbringung hierauf bezüglicher Vorlagen bei dem Landtage abgesehen, und das Ergebniß der Reichstagsverhandlungen über die demselben vorliegende Gewerbegesetznovelle (Vgl. S. 185 Note 1) abgewartet. Vgl. Urkunde 121.

[1]) Der betreffende, im nichtamtlichen Theil des Reichsanzeigers stehende Artikel lautet: „Es ist wiederholt der Fall vorgekommen, daß deutsche Auswanderer, welche sich in Chile niederzulassen beabsichtigen, beim Umwechseln ihrer Baarschaft im Einschiffungshafen von kleineren Wechslern Gold- und Silbermünzen der verschiedenen südamerikanischen Republiken ꝛc. von meist sehr alter und nicht mehr gangbarer Prägung, auf die Zusicherung ihrer Vollwichtigkeit und Kursfähigkeit, in Tausch genommen und dadurch die empfindlichsten Verluste erlitten haben. Die Uebervortheilung ist sogar soweit gegangen, daß den Auswanderern chilenische Goldmünzen, die vor der Zeit ihrer (im Jahre 1859 erfolgten) Einziehung 17¼ Pesos Werth hatten, für 20 Pesos chilenischer Währung in Anrechnung gebracht worden sind. Die Möglichkeit der Verfolgung eines Ersatzanspruchs wegen der erlittenen Einbuße war in der Regel schon deshalb ausgeschlossen, weil den Beschädigten die Adressen der betreffenden Wechsler nicht im Gedächtnisse geblieben waren. Die nach Chile sich wendenden Auswanderer werden gut thun, ausschließlich die nachstehend unter Angabe ihres Werthes nach chilenischer Währung aufgeführten Münzsorten anzunehmen.“ (Folgt eine Aufzählung verschiedener Münzsorten).

haben es zu sein, indem sie sich freiwillig von ihrem Vaterlande lossagten. Verfügungen, wie die in Rede stehende, müssen den Klagen Vorschub leisten, welche auf Veranlassung neuerer Akte der Reichsgesetzgebung und der Thätigkeit vieler Konsuln laut geworden sind, daß die Reichsregierung die Auswanderung zum empfindlichen Schaden des Inlandes befördere." [1])

114.

18. November 1873, Reinfeld bei Barnow. Schreiben des Geh. Legationsraths Lother Bucher an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Scheele, betr. die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 Prozent.

„Ew. Hochwohlgeboren beehre ich mich den Bericht vom 16. d. Mts., Tariferhöhungen betreffend, [2]) nebst Anlagen zurückzusenden. Seine Durchlaucht beauftragt mich, seine Randbemerkungen in Folgendem zusammenzufassen.

Die Dringlichkeit vermöge er nicht anzuerkennen. Wenn überhaupt Erhöhungen stattfinden sollten, so müßten sie zuerst von Privatunternehmern ausgehen, dann von einzelnen Staaten. Am wenigsten erwünscht wäre ein Vorgehen Preußens mit seinen brillanten Finanzen; indessen könne er bei der Stellung, welche er zu den preußischen Geschäften eingenommen habe, daraus keine Kabinetsfrage machen. Nicht so vinkulirt würde er einem Antrage Badens gegenüber sein, sich abwehrend und Bedingungen machend verhalten. Keinenfalls würde er auf eine Erhöhung der Tarife für erste Lebensbedürfnisse — allerdings ein elastischer Begriff — eingehen. Er wolle diese Bedürfnisse vorläufig definiren als solche, welche zum täglichen Leben des gemeinen Mannes gehören. Für diese müsse das Reich den Pfennigtarif festhalten oder zu erreichen suchen. Die Erhöhung müsse anfangen mit dem Personengelde erster und zweiter Klasse und allenfalls mit dem Transport entbehrlicher Waaren. Gegen andere müsse das Reich und namentlich das Reichs-Eisenbahn-Amt sich absolut abwehrend verhalten. Als Reichskanzler verweigere er jede Mitwirkung; wie er sich als preußischer Minister verhalten werde, bleibe abzuwarten." [3])

---

[1]) Im August 1873 war die Ernennung eines Reichskommissars für das Auswanderungswesen erfolgt. Vgl. das Centralblatt für das Deutsche Reich S. 252. In einem Artikel vom 13. August 1873 besprach die Prov.-Korresp. die Mittel zur Verminderung der Auswanderung. Ein Verbot derselben befürwortete dieselbe nicht.

[2]) Dieser Bericht verbreitete sich über den von den preußischen Ressortministern ausgehenden Antrag, daß zunächst der Einpfennigtarif um 20 %, und vorbehaltlich weiterer Prüfung (dem Antrage der Privatbahnen entsprechend) auch die übrigen Gütertarifsätze gleichmäßig erhöht werden möchten.

[3]) Im Hinblick auf die prekäre Lage des Privateisenbahnbaues und die schwachen Betriebseinnahmen der deutschen Bahnen vermochte Fürst Bismarck seinen gegen die allgemeine Tariferhöhung erhobenen Einspruch auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten. Die Erledigung der Frage im Sinne einer interi-

115.

23. Januar 1874. **Votum zu dem Gesetzentwurf, betreffend eine anderweite Regelung des staatlichen Aufsichtsrechts über die noch vorhandenen Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen Provinzen. Bedürfniß einer solchen Maßregel wegen der Mängel in der Bewirthschaftung der betreffenden Wälder.**

„Mit den Zwecken des Gesetzentwurfs [1]) einverstanden, benutze ich diese Gelegenheit, um die Aufmerksamkeit des Staatsministeriums auf einen sachlich verwandten Gegenstand zu lenken. Nach häufig gemachten Wahrnehmungen wird die Bewirthschaftung der Gemeinde- und Institutenwaldungen in den östlichen Provinzen in der nachtheiligsten Weise betrieben und artet oft in volle Verwüstung des Waldbestandes aus, ohne daß die geeigneten Mittel vorhanden wären, von Seiten des Staats einem solchen Verfahren entgegenzutreten.

---

mistischen Erhöhung nur gewisser Tarife durch einen Zuschlag von höchstens 20 pCt. erfolgt durch Beschluß des Bundesraths vom 11. Juni 1874. Ueber diese neue Phase bemerkte der Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach in der Reichstagsrede vom 20. Januar 1875: Der Bundesrath hat sich den Erwägungen, welche in der Denkschrift an die Hand gegeben waren, nicht entziehen können, und sich am 11. Juni zu einem Beschlusse vereinigt, welcher zwei Dinge bestimmt: einmal, daß interimistisch eine Erhöhung der Gütertarife bis höchstens 20 Prozent, besondere Artikel ausgenommen, gestattet werden solle, und zweitens, daß für das Definitivum eine Erhöhung von durchschnittlich 20 Prozent nicht abgelehnt werden solle, vorausgesetzt, daß die Eisenbahnverwaltungen zu einer Tarifreform die Hand bieten, welche, wie man glaubte, vom deutschen Publikum lange ersehnt und auch selbst von den Eisenbahnverwaltungen als dringendes Bedürfniß empfunden wurde. Es wurde damals zwischen zwei Tarifsystemen die Wahl gestellt, zwischen dem sogenannten natürlichen System, welches in Elsaß-Lothringen zur Einführung gebracht ist, dem sogenannten Wagenraum- und Gewichtssystem, und einem anderen System, zu welchem sich die im März vorigen Jahres in Braunschweig versammelt gewesenen Eisenbahnverwaltungen vereinigt hatten, zu dem letzteren jedoch mit der Maßgabe, daß von einer Vorbedingung, von welcher die Eisenbahnverwaltung ausgegangen war, nämlich von der Zulassung von Ausnahmetarifen, neben dem festen System, abgesehen werden solle. Es wurde ferner von dem Bundesrath beschlossen, eine Enquete über die zweckmäßige Gruppirung der einzelnen Artikel in die nachgelassenen Spezialtarife und ebenso über die Tarifvorschriften, welche der Anwendung der Tarife zu Grunde lägen, zu veranstalten. Es sollten zu dieser Enquete Delegirte der Eisenbahnverwaltungen und des Handelsstandes zugezogen werden." — Wegen der weiteren Entwickelung s. Urk. 119.

[1]) Gemeint ist der Entwurf, woraus das preußische Gesetz, betr. die Schutzwaldungen und Waldgenossenschaften, v. 6. Juli 1875 (Preuß. Ges.S. S. 416) hervorging.

Das staatliche Aufsichtsrecht über die Gemeindewaldungen erstreckt sich — wie auch in den Motiven des vorliegenden Entwurfs hervorgehoben ist — in den Provinzen Preußen, Pommern, Posen, der Mark und Schlesien, nur auf die Genehmigung zu Veräußerungen und Veränderungen in dem Genusse der Nutzungen bei den städtischen, und zu Rodungen und außerordentlichen Holzschlägen bei den Waldungen der Landgemeinden; die Waldungen der letztern sind zum großen Theil im Wege der Spezialseparation bereits verschwunden. Die übliche Einwirkung ist aber ungenügend, um eine Verwüstung bestehender Waldungen durch falsche Bewirthschaftungsmethoden zu verhindern. Für die Verwaltung der den Instituten (Kirchen, Pfarren, Schulen ꝛc.) gehörigen Waldungen fällt in den genannten Provinzen aber selbst diese geringe Einwirkung fort, denn ein staatliches Aufsichtsrecht über solche Waldungen ist gesetzlich überhaupt nicht vorgeschrieben; die einzige Beschränkung in der Verwaltung und Benutzung solcher Waldungen liegt vielmehr in den allgemeinen Regeln über den Nießbrauch und den besonderen landrechtlichen Bestimmungen über Pfarrgüter, — beide jedoch reichen nicht hin, dem Staate einen nennenswerthen Einfluß auf die Bewirthschaftung zu sichern. Nach dem A.L.R. (Theil II, Tit. 11, §. 804) soll der Pfarrer den Pfarrwald „nach den Regeln der Forstordnung nützen.“ Mit dieser Verweisung auf die durchweg antiquirten, provinziellen Forstordnungen ist aber praktisch Nichts zu erreichen, und wird es daher auch den neuen, durch die Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 und die Synodal- und Kirchenordnung vom 10. September v. J. geschaffenen Organen an einer Handhabe für ihre Aufsichtsbefugniß fehlen. Für die zahlreichen Fälle endlich, in denen mit Wald bestandene Ländereien, die den Pfarrern als Hüteland überwiesen waren, und dann die oft sehr guten alten Holzbestände von einem gewissenlosen Nutznießer abgeholzt und durch Plaggenhieb verwüstet werden, fehlt dem Staate jedes Mittel, ein solches Verfahren zu verhindern, da der betreffende Nutznießer sich darauf berufen würde, jene Fläche nominell als Hütung und nicht als Wald erhalten zu haben, also auch nur zur Rückgewähr in hütungsfähigem Zustande, aber nicht als Wald, verpflichtet zu sein.

Diese Erwägungen lassen eine anderweite Regelung des staatlichen Aufsichtsrechts über die noch vorhandenen Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, der ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen

Provinzen, in dem Sinne eines größeren Einflusses auf ihre Bewirthschaftung und Verwaltung geboten erscheinen. Für die den Städten und städtischen Instituten gehörenden Waldungen ist ein gleiches Bedürfniß thatsächlich nicht hervorgetreten, die Bewirthschaftung ist vielfach sogar eine gute." [1])

116.

17. Mai 1874. **Erlaß[2]) an das Reichs-Eisenbahn-Amt, betr. die Gewinnung einer statistischen Uebersicht über die Beschwerden in Eisenbahnsachen.**

„Das Reichs-Eisenbahn-Amt ersuche ich um Vorlegung einer tabellarischen Nachweisung über die seit seiner Errichtung aus dem Publikum bei ihm angebrachten Beschwerden und über den Inhalt der auf diese Beschwerden von ihm getroffenen entgültigen Verfügungen. Es kommt mir dabei nicht auf eine eingehende Darlegung des Sachverhalts und der für die Entscheidung maßgebend gewesenen Gründe, sondern nur auf eine kurze Angabe des Gegenstandes der Beschwerde und der Art der Erledigung an. Mein Zweck ist lediglich der, statistische Uebersicht zu gewinnen.

In Zukunft wolle das Reichs-Eisenbahn-Amt mir allmonatlich eine gleiche Nachweisung mittheilen." [3])

117.

14. September 1874, **Varzin. Votum, betreffend die Fusionirung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Nachtheile einer solchen Maßregel. Ankauf beider Linien durch den Staat.**

„In meiner Eigenschaft als Reichskanzler habe ich Veranlassung ge-

[1]) Das Staatsministerium erklärte sich mit der angeregten Regelung mit der Maßgabe einverstanden, daß auch die Waldungen der städtischen Gemeinden in Betracht zu ziehen seien, daß aber in dem vorliegenden Gesetzentwurfe auf jene Regelung nicht Bedacht zu nehmen sei, weil dessen Förderung dadurch noch mehr erschwert sein würde, als dies ohnehin der Fall gewesen. (Beschluß vom 25. Januar 1874.)

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Reichskanzler.

[3]) 27. Mai 1874. Das Reichs-Eisenbahn-Amt erstattet dem Fürsten Bismarck über seine bisherige Thätigkeit Bericht. Abgedruckt findet sich das betr. Aktenstück im Reichsanzeiger v. 1. Juni 1874 Nr. 126.

habt, mich über diese Angelegenheit unterm 26. Juni c. dahin auszusprechen,[1]) daß ich die Nachtheile, welche aus der Fusion konkurrirender Bahnen, zu denen die hier in Frage stehenden wichtigen Bahnen in eminentem Sinne gehören, im öffentlichen Verkehrsinteresse im Allgemeinen entstehen müssen,[2]) durch die seitens des Herrn Handelsministers für die Genehmigung der Fusion gestellte Bedingung als beseitigt nicht erachten könne, daß ich aber die Erwerbung beider Bahnen durch den Staat als die glücklichste Erledigung der Sache ansehen würde. Demzufolge habe ich mir zu empfehlen gestattet, die Entscheidung der Frage, ob die vollständige Fusion der in Rede stehenden Eisenbahnen zu genehmigen, sowie der Frage, ob die Aufhebung des die Fusion umgehenden und solche thatsächlich ersetzenden Abkommens der betreffenden Gesellschaften vom 23. August 1872 anzuordnen, bis zum Abschlusse der Ankaufsverhandlungen zu vertagen.

Nachdem ich von den Votis des Herrn Finanzministers vom 25. Juni und 2. Septbr. d. J. über den vorliegenden Fall Kenntniß erlangt und daraus ersehen habe, einerseits, daß die Aussichten auf den Ankauf der Bahnen sehr entfernte sind, andererseits, daß die beantragte Fusion nicht allein das Interesse des Publikums, sondern auch das finanzielle Interesse des Staates wesentlich bedroht, und daß eine durch die Ausführung des Betriebs-Ueberlassungsvertrags vom 23. August 1872 bereits erfolgte Schädigung des Fiskus als Garanten eines Reinertrags von 4 % der Halle-Casseler Bahn im hohen Grade wahrscheinlich ist, gebe ich meine Stimme dahin ab, daß das Staatsministerium beschließen wolle:

1. Das Ankaufsprojekt darf die Entscheidung über das Gesuch der Direktorien der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaften wegen staatlicher Genehmigung des Fusionsvertrags vom 24. Januar 1872 nicht länger aufhalten.
2. Die staatliche Genehmigung dieses Vertrags ist seitens des Staatsministeriums zu versagen, weil die Fusion beider Gesellschaften sowohl für den allgemeinen Verkehr als für den Fiskus wegen der vom Staate der Halle-Casseler Bahn gewährten Garantie Nachtheile zur Folge haben würde, deren Abwendung durch die Erfüllung der vom

[1]) Das betreffende Schreiben ist gezeichnet „Im Auftrage des Reichskanzlers: Scheele."

[2]) Vgl. über diese Frage oben S. 179.

Herrn Handelsminister vorgeschlagenen Bedingung nicht gesichert erscheint.

3. Der Herr Handelsminister ist zu ersuchen, die Ausführung des Betriebs-Ueberlassungsvertrags vom 23. August 1872 unverweilt einstellen zu lassen, nicht allein in Konsequenz der Verweigerung der Genehmigung der Fusion, sondern auch um deswillen, weil die Vereinigung des Betriebes beider Bahnen vor Erlangung der erforderlichen staatlichen Genehmigung des erwähnten Vertrags von Aufsichtswegen schon vor Beginn dieses Betriebes hätte verhindert und während seines Verlaufes nicht hätte geduldet werden sollen.
4. Das Staatsministerium unterstützt das vom Herrn Finanzminister an den Herrn Handelsminister gerichtete Ersuchen um Veranlassung einer gründlichen Untersuchung darüber, ob und inwieweit, sowie auf welche Weise durch die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft eine Erschwerung der Staatsgarantie für die Halle-Casseler Bahn künstlich herbeigeführt und Aehnliches seitens der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich ihrer mit Staatsgarantie versehenen Zweigbahnen geschehen ist. Selbst wenn dadurch keine genügende Grundlage für einen Entschädigungsanspruch des Fiskus gewonnen werden sollte, so werden dadurch doch die Uebelstände bloßgelegt werden, welche sich aus der Verbindung vom Staate garantirter Bahnen mit anderen Privatbahnen ergeben, und auf welche ich in meinem, über die von der Regierung zu befolgende Eisenbahnpolitik am 1. März 1873 an den damaligen Herrn Ministerpräsidenten gerichteten Schreiben[1]) aufmerksam gemacht habe." [2])

[1]) Vgl. Urk. 109.

[2]) Die preußische Regierung erklärte sich demnächst dahin, das Abkommen vom 23. August 1872 habe zu seiner Gültigkeit der staatlichen Genehmigung bedurft und diese Genehmigung sei nicht zu ertheilen. In der Frage, betreffend die Fusion der beiden Eisenbahn-Aktiengesellschaften wurde die Entschließung vorbehalten.

118.

3. Februar 1875. **Votum,[1]) betreffend den Entwurf einer Seuchenordnung für den preußischen Staat. Einholung des Gutachtens bewährter praktischer Landwirthe über die Gesetzesvorlage.**

„Der Entwurf einer Seuchenordnung für den preußischen Staat enthält unter den Schutzmaßregeln gegen Seuchengefahr eine Reihe von Bestimmungen, welche, wie die Observation, Beschränkung in der Art der Benutzung, der Verwerthung oder des Transports der Thiere, das Verbot des gemeinschaftlichen Weideganges, die Sperre, die Impfung ꝛc., den Viehbesitzern schwere Lasten auferlegen und in deren Eigenthumsrechte tief eingreifen. Eine durch übertriebenen Eifer, durch Unverstand oder bösen Willen veranlaßte unzeitige Handhabung dieser Vorschriften muß bei den dadurch Beschädigten eine begründete Unzufriedenheit, welche sich gegen die Regierung richten wird, hervorrufen, da schon ein richtiger Gebrauch der Schutzmaßregeln bei den ungebildeten Besitzern kleiner ländlicher Nahrungen auf Abneigung und Widerstand stoßen wird.

Ich befürchte namentlich, daß die Thierärzte nicht überall geeignet sind, um ihnen so umfängliche Machtvollkommenheiten zu übertragen. Jedenfalls sind sie nicht überall zahlreich genug, um einen durch den andern kontroliren zu können.

Deshalb erscheint es mir geboten, daß über den Gesetzentwurf zunächst das Gutachten bewährter praktischer Landwirthe und insbesondere der größeren landwirthschaftlichen Vereine eingeholt wird. Im Landtage ist die Zahl der Sachkundigen gering, und deren Warnungen können unter dem Gewichte der Regierungsvorlage leicht überhört werden. Ich gestatte mir daher den Vorschlag, daß der Herr Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten vor Allem über den Entwurf der Seuchenordnung die Aeußerung einiger besonders Vertrauen verdienender landwirthschaftlicher Provinzialvereine erfordern möge.

Wiewohl die Angelegenheit durch meinen Vorschlag eine Verzögerung erfährt, so vermag ich doch nicht von demselben abzusehen, und zwar um so weniger, als nach meiner Ansicht die Sache einigen Aufschub gestattet.“ [2])

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Ministerpräsident.

[2]) Das Staatsministerium beschließt im Sinne des Antrags des Fürsten

119.

4. Februar 1875. **Votum,[1]) betreffend die Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife durch einen Zuschlag von zwanzig Prozent. Bedeutung der Bestimmungen in Art. 45 der Reichsverfassung. Antrag auf erneute Prüfung der Frage wegen Fortbestandes des Frachtzuschlags auf die von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel.**

„Der Herr Finanzminister erachtet in dem Votum vom 31. v. M. (I. 1824) für angezeigt, die den Eisenbahnen in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse des Bundesraths eingeräumte Befugniß zur Erhöhung der Frachttarife[2]) durch einen Zuschlag von höchstens 20 pCt. mit der Maßgabe einstweilen fortbestehen zu lassen, daß die Erhöhung bei den einzelnen Tarifsätzen den Betrag von 20 pCt. nicht übersteigen dürfe.

Diese Auffassung stützt sich auf die Erwägung, daß durch den Beschluß des Reichstags in der Sitzung vom 20. v. M.,[3]) welcher zu einer erneuten und eingehenden Enquete über die Eisenbahntariffrage auffordert, die Lage der Sache, wie sie sich bis zur Formulirung des Antrags des vierten und fünften Ausschusses des Bundesraths vom 18. v. M.[4]) gestaltete, eine Aenderung erlitten habe, und daß es nicht rathsam sei, für eine möglicherweise nur kurze Zwischenzeit an dem gegenwärtigen Zustande zu rütteln, daß überdies auch das — noch nicht bekannte — Betriebsergebniß des Jahres 1874 nicht unberücksichtigt zu lassen sein werde.

Ich trage Bedenken, mich dieser Ansicht überall anzuschließen.

Es handelt sich um zwei Dinge: um die Eisenbahntarifreform durch Einführung eines den Absichten der Reichsverfassung entsprechenden

---

Bismarck (7. Februar 1875). Der Entwurf wird von dem Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten sogleich verschiedenen landwirthschaftlichen Provinzialvereinen zur gutachtlichen Aeußerung übermittelt und erreicht noch im gleichen Jahre Gesetzeskraft. (Vgl. das Gesetz v. 25. Juni 1875, preußische Ges.Samml. S. 306—322.)

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

[2]) Vgl. die Urk. 114.

[3]) Der Reichstag beschloß hier, eine Anzahl Petitionen, betr. die Eisenbahntarife, dem Reichskanzler mit der Aufforderung zu überweisen, die Eisenbahntariffrage einer erneuten und eingehenden Enquete durch eine zu diesem Zwecke zu berufende Kommission zu unterwerfen und von dem Ergebnisse derselben dem Reichstag bei seinem nächsten Zusammentritt Mittheilung zu machen.

[4]) Bundesraths-Drucks. Nr. 7, Session 1874/75.

Tarifsystems, — ein Definitivum, — und um eine interimistische Tariferhöhung zur Ausgleichung der veränderten Werthverhältnisse, — ein Provisorium.

Der von mir gebilligte Vorschlag in der Denkschrift des Reichs-Eisenbahn-Amts vom 3. Dezember v. J. zielte auf Veranstaltung einer Enquete über die definitive Tarifreform ab, der Antrag der Ausschüsse des Bundesraths vom 18. v. M.[1]) stimmt damit überein. Nach dem Verlauf der Berathungen der Tarifsrage in der Kommission und im Plenum des Reichstags, wie aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, neige ich mich der Ansicht zu, daß der Beschluß vom 20. v. M.[2]) in gleicher Richtung sich bewegt, und daß derselbe nicht bezweckt, bezüglich des Provisoriums, d. h. des Bedürfnisses und der Benutzung des interimistischen Zuschlags bis 20 pCt., eine Enquete hervorzurufen.

Allein auch angenommen, daß bei dem Beschlusse des Reichstags diese weitergehende Absicht obgewaltet habe, und so großes Gewicht auch ich den vom Herrn Finanzminister weiter angeführten praktischen Rücksichten beimesse, so kann ich dadurch doch nicht die Bedenken als erledigt erachten, welche den Bestimmungen des Artikel 45 der Reichsverfassung[3]) entspringen, für deren Beobachtung ich, als Reichskanzler, verantwortlich bin.

Welchen Grad von Elastizität man auch diesen Bestimmungen beilegen mag, darüber besteht kein Zweifel, daß dieselben der Reichsregierung in Bezug auf das Eisenbahntarifwesen bestimmte Direktiven geben, daß sie ihr, im Allgemeinen, eine auf Herabsetzung der Frachtsätze und für die speziell aufgeführten Frachtartikel — eine auf Erstrebung des sogenannten Einpfennigtarifs gerichtete Thätigkeit anweisen. Diese Bestimmungen der Reichsverfassung treten auch gegenüber dem im Frühjahr v. J. von dem Bundesrath zur Ausgleichung damaliger Werthverhältnisse gefaßten Be-

[1]) Vgl. S. 197 Note 4.

[2]) Vgl. S. 197 Note 3.

[3]) Der Artikel lautet: „Dem Reiche steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken: 1. daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden; 2. daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde."

schlusse[1]) nicht außer Kraft, und dem Reichskanzler liegt die Verpflichtung ob, sie bei jeder sich dazu bietenden Gelegenheit geltend zu machen. Die Grundlagen jener Maßregeln haben sich in wichtigen Punkten geändert, und die Eisenbahnen haben die Frachtsätze erhöht, nicht überall mit der nöthigen Rücksicht auf den Verkehr und auf die verfassungsmäßigen Voraussetzungen, an welche die ihnen gewährte Ermächtigung geknüpft blieb. Sowohl aus diesen Gründen, als namentlich in Vertretung der Vorschriften der Reichsverfassung fühle ich die Verpflichtung, an der Vornahme einer erneuten Prüfung der Frage festzuhalten, ob und in welchem Umfange bezüglich der von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel das Bedürfniß, den Frachtzuschlag interimistisch fortbestehen zu lassen, noch obwaltet. Einer solchen Prüfung, bei welcher die Betriebsergebnisse des Jahres 1874 mit in Betracht kommen dürften, wird man sich meines Dafürhaltens um so weniger entziehen können, als noch nicht abzusehen ist, wann die ins Auge gefaßte Enquete, mit welcher auch der Herr Finanzminister einverstanden ist, zum Abschluß und ein neues, den Anforderungen der Reichsverfassung wie des öffentlichen Verkehrs entsprechendes Tarifsystem zur Einführung gelangt. Von diesem, auch bisher von mir vertretenen verfassungsmäßigen Standpunkte aus scheint mir der von der billigsten Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Eisenbahnen geleitete Antrag der Ausschüsse des Bundesraths zur Annahme geeignet, zumal derselbe auch den, in Folge der vorjährigen Trockenheit mißlichen Verhältnissen der Landwirthschaft in etwas die ihr nach der Reichsverfassung gebührende Rücksicht zu Theil werden läßt.

Ich schließe in diesem Sinne deshalb dem Votum des Herrn Handelsministers vom 28. v. M. mich an. Auf die von den Ausschüssen zu Punkt I 3 und II des Antrags vom 18. v. M. gewählte Fassung lege ich, wenn dies die Verständigung erleichtert, keinen Werth, wohl aber darauf, daß der von mir betonte verfassungsmäßige Standpunkt in dem Beschlusse, zu welchem die Stimme Preußens mitwirkt, zum Ausdruck gelangt." [2])

---

[1]) Vgl. S. 190 Note 3.

[2]) Der Bundesrath beschloß demnächst in dem Sinne, daß gegen die weitere Erhebung des durch Beschluß vom 11. Juni 1874 Ziff. 2 zugelassenen interimistischen Frachtzuschlags von höchstens 20%, unter gewissen Einschränkungen, nichts zu erinnern sei; gleichzeitig wurde der Reichskanzler ersucht, nach vorgängiger Vernehmung von Sachverständigen aus dem Kreise des Handelsstandes,

120.

27. Februar 1875. **Schreiben an den Finanzminister Camphausen, betr. die Parzellirung von Domänen. Schaffung deutscher bäuerlicher Stellen in den polnischen Theilen Preußens.**

„Aus Anlaß des Immediatberichts wegen Ankauf von Grundbesitz in der Provinz Posen, den ich mitgezeichnet habe, gestatte ich mir, der Erwägung Ew. Excellenz anheimzustellen, ob, falls mit der Parzellirung von Domänen fortgefahren werden sollte, nicht der Versuch gemacht werden möchte, vorzugsweise in den polnischen Theilen der Provinzen Posen, Westpreußen und Schlesien damit vorzugehen, um deutsche bäuerliche Stellen zu schaffen, zu deren Erwerbe sich vielleicht Einwohner aus den dünn bevölkerten Gegenden Preußens, Pommerns und Mecklenburgs, in denen die Neigung zur Auswanderung besonders hervortritt, heranziehen lassen.“ [1])

11. September 1875, Varzin. Fürst Bismarck bestimmt auf den Vortrag des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach, daß 1. als provisorische Ausführungsmaßregel ein Gesetz ausgearbeitet werde, in Ergänzung des Gesetzes vom 27. Juni 1873, betr. die Errichtung des Reichs-Eisenbahn-Amts (R.G.Bl. S. 164), welches die Befugnisse und Geschäftsverhältnisse des gedachten Amts [2]) näher regelt und die fakultative Uebernahme der Staatsaufsicht vorsieht; 2. dem Reichs-Eisenbahn-Amt unausgesetzte Aufmerksamkeit geschenkt, jedoch als einziges wirksamstes Mittel, das Eisenbahnwesen im nationalen Interesse zu ordnen; 3. der Erwerb der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayern) für das Reich näher erwogen und erörtert werde. [3])

---

der Industrie, der Landwirthschaft und der Eisenbahnverwaltungen dem Bundesrath geeignete Vorschläge für die Einführung eines, der Absicht der Reichsverfassung entsprechenden, einheitlichen Frachttarifsystems für die Eisenbahnen Deutschlands zur Beschlußnahme vorzulegen, wobei davon auszugehen sei, daß der Beibehaltung und weiteren Ausdehnung des natürlichen Tarifsystems neben einem anderen System nichts entgegenstehe (Protokoll des Bundesraths vom 13. Februar 1875 §. 122). Man vgl. auch die Aeußerung des Handelsministers Dr. Achenbach über die beantragte Wiederaufhebung der Erhöhung der Gütertarife in der Abgeordnetenhaus-Sitzung vom 10. Februar 1877.

[1]) Die Anregung bleibt ohne schriftliche Erwiderung.

[2]) Vgl. S. 181 Note 2.

[3]) Wegen Ausführung dieses letztern, hier zum erstenmal auftauchenden Gedankens vgl. Urk. 124. — In öffentlicher Diskussion hat den Gedanken des Reichseisenbahnprojekts zuerst **Graf Udo zu Stolberg** angeregt. Am 19. März 1875 bemerkte derselbe im Herrenhause: „Wenn wir mit unseren Verhältnissen nicht recht zufrieden sind in irgend einer Branche, dann pflegt man ja jetzt zu dem Aushülfemittel zu greifen, dafür eine Reichsbehörde zu schaffen. In dieser Weise haben wir auch ein Reichs-Eisenbahn-Amt erhalten. Ich gehe nun davon

121.

30. September 1875, **Varzin. Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Bestimmungen über den Arbeitsvertrag. Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die Land- und Forstwirthe, und hierbei zu beobachtende Verhältnisse.**

„In dem mir von Ew. Excellenz vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter,[1]) ist meines Erachtens eine zweckmäßige Verbesserung der bisher bestehenden Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern angebahnt. Namentlich glaube ich, daß die Bestimmung, wonach der Abschluß eines schriftlichen Kontrakts entbehrlich wird, — die Aufzählung der in diesem Falle eintretenden Präsumtionen über Dauer und Art der Leistungen, — und die Festsetzung der Gründe, aus denen die Aufhebung des Arbeitsvertrags vor der Zeit verlangt werden kann, — in dieser Richtung von vortheilhafter Wirkung sein wird, nachdem der Ortspolizeibehörde das Recht eingeräumt worden ist, bei entstehenden Streitigkeiten eine vorläufige, durch Festsetzung von Geldstrafen durchzuführende Anordnung zu treffen. Auch

---

aus, daß, wenn auf irgend einem Gebiete eine Zentralisation erwünscht und nothwendig ist, dies auf dem Gebiete des Verkehrswesens der Fall ist. Sollte also in Zukunft die Entwickelung dahin gehen, daß die gesammten Eisenbahnen in den Besitz des Reichs treten, daß ein Reichsministerium errichtet würde, dem die Eisenbahnen, die Post und das Telegraphenwesen unterstellt würden, so würde ich eine derartige Entwickelung der Dinge mit Freuden begrüßen. Doch solche Pläne müssen ja einer entfernten Zukunft vorbehalten werden.“ Ein Jahr später hatte Graf Stolberg die Befriedigung, konstatiren zu können, daß der von ihm lanzirte Gedanke viele Freunde gefunden habe. Vgl. die bedeutsamen Programmreden desselben in den Herrenhaussitzungen vom 20. März und 18. Mai 1876. Alles was Graf Stolberg in gelegentlichen weiteren Reden über die wirthschaftlichen Vortheile der Staatseisenbahnen voraussagte, ist eingetroffen. In jüngster Zeit ist Graf Udo Stolberg lebhaft für eine dereinstige Verstaatlichung der Reichsbank eingetreten.

[2]) §. 1 hob die Nothwendigkeit der Abfassung schriftlicher Arbeitsverträge auf; §. 2 ließ den Mangel der Verabredungen über Maß und Beschaffenheit der Leistungen ꝛc. durch Ortsgewohnheiten ersetzen; die §§. 8—14 wollten die durch das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 eingeführte Verbindlichkeit der Fabrikanten zum Schadensersatze für Tödtungen und Körperverletzungen von Menschen auf Land- und Forstwirthe ausdehnen, welche sich zum Betriebe ihres Gewerbes der Maschinen bedienten; §. 15 gestattete den Erlaß von Polizeiverordnungen, durch welche den Arbeitgebern umfangreiche und kostspielige Auflagen im Interesse der Arbeiter gemacht werden könnten. S. auch den Vorgang in Urk. 112.

die Ausdehnung der durch das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 eingeführten Verbindlichkeit der Fabrikanten zum Schadenersatz für die durch ihre Maschinen erfolgten Tödtungen und Körperverletzungen von Menschen auf die Land- und Forstwirthe sehe ich an sich für gerechtfertigt an, halte aber eine nähere Bestimmung darüber für nothwendig, was für Maschinen als solche zu betrachten sind, deren Handhabung besondere Vorsicht und Sachkenntniß erheischen. Bei der leider sehr häufig bemerkbaren ungenügenden Bekanntschaft unserer Richter mit ländlichen Verhältnissen liegt die Gefahr nahe, daß jedes, auch das einfachste landwirthschaftliche Geräth, wie die Hechselladе, die Sense, der Dreschflegel u. s. w. als „Maschine" im Sinne dieses Gesetzes angesehen werden könnte; es wird sich deshalb vielleicht empfehlen, dergleichen zu weitgehende Interpretationen dadurch abzuschneiden, daß man landesübliche Maschinen, zu deren Betrieb nur Menschen oder Pferdekraft erforderlich ist, ausdrücklich als nicht hierher gehörig ausnimmt, und die Haftpflicht nur auf Beschädigungen beschränkt, welche durch Maschinen entstehen, die mit Dampf- oder Wasserkraft betrieben werden, oder sonst außergewöhnlich sind. Eine gerechte Entscheidung in diesen Fragen erfordert in der Regel eingehende Fachkenntniß und fragt sich deshalb, ob die Entscheidung solcher Streitigkeiten nicht überhaupt besser den Civilgerichten abzunehmen und den Organen der Verwaltungsjustiz zu übertragen sein wird. Jedenfalls kann aber eine scharfe Hervorhebung, daß der Beweis einer Absichtlichkeit oder groben Fahrlässigkeit des Verletzten die Verpflichtung zum Schadenersatz aufhebt, in diesem Gesetze nicht entbehrt werden." [1])

122.

13. Oktober 1875, Varzin. Schreiben des Geheimen Legationsraths Lothar Bucher an den Staatssekretär von Bülow, betreffend das handelspolitische Verhältniß zu Italien. Deutschlands zukünftige Zollpolitik.

„Ew. Excellenz beehre ich mich im Auftrage des Herrn Reichskanzlers l., ein Promemoria des Ministers Delbrück vom 12. d. M., welches ohne Begleitschreiben hier eingegangen ist,[2])

[1]) Wegen der weiteren Entwickelung s. Urk. 130.

[2]) Das von dem Minister Delbrück ausgearbeitete Promemoria führte die neusten Phasen der italienischen Handelspolitik des Näheren aus und stellte

2., ein in Beantwortung desselben von mir aufgesetztes Promemoria vom heutigen Tage,[1]) beide auf die Zollverhältnisse zu Italien bezüglich, mit dem Anheimstellen zu übersenden, von dem Promemoria zu 2 eine Abschrift nehmen und dasselbe sodann dem Herrn Delbrück unter Kuvert zugehen zu lassen.

Der Fürst bittet, daß Ew. Excellenz Sich über den Gegenstand auf kein Verhandeln einlassen, sondern nur, wenn derselbe von der anderen Seite zur Sprache gebracht werden sollte, oder sonst bei gebotener Gelegenheit, den Inhalt der beiden Promemorias, ohne Sich über unsere künftige Zollpolitik auszusprechen, als Beschwerdepunkt geltend machen wollen."

123.

13. Oktober 1875, Varzin. Promemoria, aufgestellt von dem Geh. Legationsrath Lothar Bucher, betreffend die Einführung von Repressalien gegenüber den ihre Tarife zu Ungunsten Deutschlands erhöhenden Staaten.[2]) (Auszug.)

— — „Seine Durchlaucht ist der Ansicht, welche er der Beurtheilung der Sachverständigen überläßt, aber öffentlich zu vertreten geneigt ist, daß gegenüber den Staaten, welche ihre Tarife zum Nachtheil der deutschen Ausfuhr erhöhen, nichts anderes thunlich sei, als Repressalien gegen ihre Produkte. Die von der Volkswirthschaft dagegen zu erhebenden Bedenken würden von den politischen Gründen überwogen."[3])

---

fest, was Deutschland davon zu erhoffen habe. — Italien hatte sowohl seinen Vertrag mit Frankreich als auch alle übrigen Handelsverträge, durch welche Konventional-Tarife festgesetzt waren, gekündigt, und zugleich die Absicht zu erkennen gegeben, seinen auf diesen Verträgen beruhenden Tarif im Sinne der Erhöhung zu reformiren. Deutschland, dessen Vertrag ebenfalls gekündigt war, konnte unter diesen Umständen nicht, wie im Jahre 1865, allein auf der Grundlage der Behandlung der meistbegünstigten Nation unterhandeln, denn es wußte nicht, was diese Behandlung bedeutete und ob es ihm nicht etwa vortheilhafter war, sich gegen Italien gar nicht zu binden. Es war deshalb gegen Italien die Absicht ausgesprochen worden, in Verhandlungen über einen Konventional-Tarif einzutreten. Italien hatte diese Grundlage angenommen und den vorläufigen Entwurf seines Tarifs nach Berlin mitgetheilt. Dieser Entwurf machte daselbst durch die beträchtlichen Erhöhungen, welche fast sämmtliche Zollsätze erfahren sollten, einen wenig günstigen Eindruck.

[1]) Auszugsweise abgedruckt in der Urkunde 123.

[2]) Diese und die vorhergehende Urkunde erscheinen um deswillen beachtenswerth, weil dieselben auf das Verhältniß zwischen dem Fürsten Bismarck und dem Präsidenten des Reichskanzler-Amts Dr. Delbrück in formeller und materieller Beziehung Licht werfen. Auffällig war es Vielen erschienen, daß der letztere bereits im Frühjahr 1875 das Bedürfniß gefühlt hatte, sich mit mehrmonatlichem Urlaub nach Italien zu begeben.

[3]) Erinnern wir daran, daß der Streit, ob Freihandel oder Schutzzoll, auch bereits in den Volksvertretungen lebhafter zu werden anfing. Der Finanz-

7. Januar 1876. Der Staatssekretär des Auswärtigen Amts v. Bülow übersendet im Auftrage des Fürsten Bismarck dem Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach einen ihm unterbreiteten Vorschlag,[1]) betreffend die käufliche Erwerbung der schleswig-holsteinschen, lübischen und mecklenburgischen Eisenbahnen für das Reich, zu eingehender Prüfung.[2])

124.

8. Januar 1876. **Votum, betreffend die Abtretung des gesammten Eisenbahnbesitzes Preußens an das Reich. Zersplitterung des Eisenbahnnetzes in Deutschland, insbesondere in Preußen. Staatliche Konkurrenz kein genügendes Gegengewicht. Die Fusionen von Privatbahnen. Vertheuerung der Betriebskosten und der Tarife. Chaos der letzteren. Unverträglichkeit des Fortbe-**

---

minister Camphausen hatte am 12. Juni 1875 gegenüber einer Aeußerung des Herrn von Kardorff bemerkt: „Ich kann, so weit es auf mich ankommt, in der wirthschaftlichen Lage Deutschlands — Spezialfragen mögen ja ihre besondere Untersuchung finden und möglicherweise ihre besondere Lösung — aber ich kann in der wirthschaftlichen Lage Deutschlands nicht entfernt einen Anlaß finden, um von dem System des Freihandels, wenn wir das gemäßigte Schutzzollsystem, das wir befolgen, so nennen wollen, — um von diesem System zum System des Schutzzolls zurückzukehren. Sollte diese Auffassung sich ändern, sollte die Staatsregierung den großen Fortschritt, den wir in dieser Beziehung gemacht haben, zurückthun wollen, — ich werde nicht dabei sein!" — Daß seit Ende 1875 im preußischen Ministerium in der wirthschaftlichen Frage ein Zwiespalt herrschte, so tiefgehend, daß eine Einigung nicht mehr erhofft werden konnte, wurde erst nach Abgang Delbrücks bekannt. Der Ministerpräsident war in den großen prinzipiellen Fragen im Grunde mit jedem einzelnen der Kollegen uneins. In der offiziösen Presse kam aber seine Anschauung nicht zu Wort. Die Provinzial-Korrespondenz blieb noch lange vollständig freihändlerisch. Man vgl. besonders den Artikel: „Die Stockungen im Verkehrsleben und deren Ursachen" in der Nr. 34 vom 25. August 1875. Am 17. Nov. 1875, Nr. 46, tröstete das halbamtliche Blatt die schwer leidende Industrie durch Mittheilung eines französischen Urtheils über die wirthschaftliche Krisis in Deutschland; am 1. Dez. 1875, Nr. 48, brachte dasselbe einen freihändlerischen Artikel vom reinsten Wasser, betitelt: „Unsere Eisenindustrie."

[1]) Aus der betreffenden Eingabe erhellt die bisher unbekannte Thatsache, daß dem Fürsten Bismarck bereits im Jahre 1864 daran gelegen war, die schleswigschen Eisenbahnen aus dem Besitze der englisch-dänischen Gesellschaft in deutsche Hände zu bringen. Der Ministerpräsident veranlaßte dieserhalb die Einleitung von Verhandlungen, welche aber nicht zum Abschluß führten. Später wurde das schleswigsche Bahnnetz an die Altona-Kieler Gesellschaft verkauft.

[2]) Die Anregung bleibt ohne Erfolg.

11. Januar 1876. Fürst Bismarck regt bei dem Bundesrath die reichsgesetzliche Regelung des Verkehrs mit Sprengmitteln an. Abgedruckt findet sich der bezügliche Antrag in der Nordd. Allg. Ztg. vom 19. Januar 1876 Nr. 15.

standes der dominirenden Privateisenbahn-Industrie mit dem Gemeinwohle. Berücksichtigung dieses Erfahrungssatzes in der Gesetzgebung des In- und Auslandes. Gründe für die Erwerbung der hauptsächlichsten Privatbahnen durch den Staat. Die Reichsverfassung und das Eisenbahnwesen. Die Erwerbung der preußischen Privatbahnen erfolgt besser durch das Reich als durch Preußen. Modalitäten hierfür. Die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen.

„Im Widerspruch mit dem Bedürfniß der Nation nach Einigung auf dem wirthschaftlichen Gebiete, im Gegensatz zu der einheitlichen Verwaltung von Post und Telegraphie, verharrt die weitaus wichtigste Kommunikations-Anstalt, die Eisenbahn, trotz der Reichsverfassung, welche im Artikel 42 ff. eine einheitliche Zusammenfassung verlangt, in dem aus anderen politischen und wirthschaftlichen Verhältnissen überkommenen Zustande der Zersplitterung. Das deutsche Eisenbahnnetz zerlegt sich in nicht weniger als 82 selbständige Eisenbahngebiete, von zum Theil seltsamen Formationen, unter 66 Vorständen. Das bunteste Bild zeigt jedoch Norddeutschland, und außer Sachsen vor allem Preußen. Denn während Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen vermöge ihres ausschließlichen oder doch weit überwiegenden Staatsbahnbesitzes einer einheitlicheren Gestaltung ihrer Eisenbahnen in Anlage, Betrieb und Verwaltung sich erfreuen, zerfällt in Preußen das im November v. J. in Betrieb befindliche Eisenbahnnetz von 16 665 Kilom. in 63 Einzelgebiete mit 50 Vorständen, darunter 49 Privatbahn-Unternehmungen mit 40 mehr oder minder autonomen Vorständen. Die beiliegende Eisenbahnkarte markirt zur besseren Uebersicht in rother, gelber und schwarzer Farbe die Bahnen nach ihrer Eigenschaft als Staatsbahnen und vom Staate oder von Privatdirektionen verwaltete Privatbahnen.

Diese Zersplitterung verdanken wir der, besonders in der westlichen Hälfte der Monarchie, so stark entwickelten Privateisenbahn-Industrie, daß bekanntlich der Staat im öffentlichen Interesse genöthigt war, wenigstens durch bessere Verbindung und Arrondirung des Staatsbahnnetzes mit großen Kosten ein Gegengewicht zu erstreben.[1])

Dieses Mittel genügt jedoch nicht, die vorhandene Zersplitterung auf-

[1]) Vgl. oben S. 179.

zuheben. Noch viel weniger gilt dies von dem — technisch nicht unberechtigten und schon jetzt in wichtigen Fällen erfolgreichen — Streben der Privatbahnen[1]) nach Fusion ihres Besitzes und Betriebes, weil dasselbe mit anderen Gefahren für das öffentliche Wohl verknüpft ist.

Die Zersplitterung des Eisenbahnnetzes durch die Privatindustrie und die — von ihrem Standpunkt natürliche — spekulative Tendenz der letzteren hat aber, neben vielen anderen Mißständen, zur Folge: eine unnöthige Vertheuerung der Betriebskosten und damit der Tarife, verursacht durch die zahlreichen, kostspieligen Verwaltungsstellen mit ihrem großen Zentralapparate, den doppelten Rechnungs- und Kontroleinrichtungen, die mangelhafte Ausnutzung des Betriebsmaterials und die überflüssigen Doppelbauten ꝛc.; ferner eine, trotz aller versuchten Auskunftsmittel, mangelhaft bleibende Leistungsfähigkeit der Bahnen für die Zwecke des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung;

das Tarif-Chaos (Anfang Oktober bestanden in Deutschland exkl. Bayern fast 1400 Tarife) nebst vielfach gegen das eigene Land rücksichtslosen Differentialtarifen und die durch die Schwankungen und Unklarheiten der Tarife verursachte Unsicherheit in Handel und Verkehr;[2])

endlich, aus unberechtigten Konkurrenzinteressen gelähmte direkte Verbindungen in den Zügen und in den Verkehrsbeziehungen.

Zu alledem haben wir in neuerer Zeit noch eine durch Ueberproduktion herbeigeführte finanzielle Zerrüttung, selbst großer Gesellschaften, in den Kauf nehmen müssen, welche konzessionirte und begonnene Bauten ins Stocken und den soliden Theil des Geldmarktes in Unruhe gebracht hat.

Außer Zweifel steht, daß wesentlich Rücksichten auf die Lage der Privateisenbahn-Industrie zur Erfolglosigkeit beigetragen haben, auf gesetzgeberischem Wege das Eisenbahnwesen dem öffentlichen Bedürfnisse zu reformiren, weil eine solche Reform — im Geiste der Reichsverfassung — nicht ohne tieferen Eingriff in die bisherige Selbständigkeit und die Finanz-

[1]) Vgl. S. 179.

[2]) Ueber das Tarif-Chaos, die materielle Willkür und Systemlosigkeit der Tarife, die Rücksichtslosigkeit, mit welcher bei den Betriebs- und Frachteinrichtungen gegen die eigenartigen Bedürfnisse der Landwirthschaft verfahren wurde, endlich über die Schädigung der Landwirthschaft durch die Differenzialtarife verbreitete sich ausführlich der Minister für Landwirthschaft Dr. Friedenthal in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 29. April 1876.

verhältnisse der Gesellschaften denkbar ist man wird; daher zugeben müssen, daß der Fortbestand der Privateisenbahn-Industrie in dominirender Stellung dem Gemeinwohl nicht zuträglich ist. Ihre trotz aller Gesetze unkontrolirbare, unabhängige Herrschaft über wichtige öffentliche Interessen der Bevölkerung ganzer Provinzen macht die Verwaltung einer großen Privatbahn thatsächlich zu einer Partikular-Regierung, und zwar zu einer solchen, welche den Beruf fühlt, ihre Macht über den Verkehr nicht im öffentlichen Interesse oder in dem des Staates, der sie privilegirt hat, sondern lediglich zu Gunsten des Privatvermögens der Aktionäre zu üben. Eisenbahnen sind ihrer Bestimmung und Benutzung nach öffentliche Verkehrsanstalten, konzessionirt und gebaut unter Gewährung großer Vorrechte zur Förderung des öffentlichen Wohls. Ihr Karakter als Erwerbsunternehmen sollte nur zur Geltung gelangen, soweit das in erster Linie stehende öffentliche Interesse damit verträglich ist. Diesem, durch die Gesetzgebung sanktionirten, durch das Staatswohl gebotenen Prinzip entsprechend, hat man die Ueberlassung von Bau und Betrieb von Eisenbahnen an die Privatindustrie stets nur als ein zeitweiliges Verhältniß, den schließlichen Erwerb der Privateisenbahnen für den Staat aber als etwas Selbstverständliches betrachtet.

In unseren Nachbarstaaten ist, neben dem Rechte des Ankaufs nach einer gewissen Anzahl von Betriebsjahren, der — mehr oder minder entschädigungsfreie — Erwerb im Wege des Heimfalls, durch Ablauf der nur auf Zeit, höchstens 99 Jahre ertheilten Konzession, oder, wie in Preußen, im Wege der Amortisation der Aktien mittelst einer von den Eisenbahnen selbst aufzubringenden Abgabe gesetzlich vorgesehen. Nur vorübergehend, nach dem ausdrücklichen Vorbehalte der Staatsregierung, ist diese Abgabe im Jahre 1859 unter dem Drange der Verhältnisse für andere Staatszwecke bestimmt und seitdem den allgemeinen Staatsfonds zugeführt worden.

Gegen den Rückgriff auf die Aktienamortisation spricht der Umstand, daß dieses Mittel nicht rechtzeitig und vollständig zum Ziele führt; der gesetzgeberische Grundgedanke bleibt aber berechtigt und begründet das Verlangen nach staatlichem Erwerb der Privatbahnen[1]) — wenigstens in

[1]) Der damalige Handelsminister Dr. Achenbach theilte diese Auffassung ursprünglich nicht. So bemerkte derselbe am 4. Febr. 1875 im Abgeordneten-

ihren Hauptsystemen — und nach der Wiederherstellung ihres Karakters als öffentliche Verkehrsstraßen.

Diese Maßregel ist in Bayern und Italien zur Ausführung gelangt, weil sie das einzige Mittel ist, den bestehenden Konflikt zwischen den öffentlichen und den Interessen der Privatbahnbesitzer in durchgreifendster und billigster Weise zu lösen. Preußens Handel und Verkehr wird in eine nachtheilige Lage gerathen, wenn die Privateisenbahnen in den Nachbarstaaten mit dem Erlöschen der Konzession Staatseigenthum geworden und im Stande sein werden, zu billigeren Preisen zu transportiren, während in Preußen die Ausbeutung der öffentlichen Verkehrswege für das Privatinteresse der Aktionäre höhere Tarife und kostspieligeren Betrieb nöthig machen.

Wenn diese öffentlichen Verkehrswege staatlicher Verwaltung überwiesen werden sollten, so fragt es sich, ob ihr Erwerb durch Preußen oder durch das Reich den Vorzug verdient. Letzterer wird sich jedenfalls nur dann empfehlen, wenn zugleich der ganze fiskalische Eisenbahnbesitz Preußens auf das Reich übergeht.

Seit der Errichtung des Reichs bilden die Eisenbahnen, von lokalen Linien abgesehen, Reichs- nicht Partikular-Straßen. Derselbe Gedanke, welcher die frühere Zersplitterung der Post in zahlreiche Territorial- und Thurn- und Taxissche Posten als mit den Ansprüchen des Verkehrs unvereinbar erscheinen ließ, findet aus stärkeren Gründen seine Anwendung auf den viel größeren Antheil des nationalen Binnenverkehrs, welcher den Eisenbahnen zufällt.

Die Reichsverfassung überweist deshalb im Art. 4 Nr. 8 das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Reichs im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung;

hause: „Leider leben wir heute in einer Zeit, wo die Lage der Privatunternehmungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine sehr gedrückte ist. Ich erkenne oftmals, daß den Vertretern von Privateisenbahnen die Stimmung nahe ist, das, was sie bisher im Wege des Privatunternehmens mit Lust und Neigung geleitet und ausgeführt haben, nunmehr auf den Staat zu übertragen. Die Stimmen mehren sich, die geradezu verlangen, der Staat möge die Privateisenbahnen insgesammt übernehmen und so ein einheitliches Verkehrswesen in seinen Händen konzentriren. Ich stehe auf diesem Standpunkt nicht; ich werde diesen Stimmen im Allgemeinen nicht zu folgen bereit sein; ich habe bei früheren Erörterungen dasjenige, was ich für richtig erachte, hinlänglich ausgesprochen, und ich werde auch an diesem Standpunkt festhalten. Indeß, leugnen läßt sich nicht, daß gerade in den heutigen Tagen der Ruf, vielleicht in unberechtigter Ausdehnung, an den Staat herantritt, überall zu helfen.“ Vgl. auch S. 181 Note 3.

sie stattet im Art. 41 das Reich unter Umständen mit dem Konzessionsrecht auch gegen den Widerspruch des betheiligten Bundesgliedes aus;

sie verlangt im Art. 42[1]), daß die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet und neue Bahnen nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollen;

sie schreibt im Art. 43 die Einführung übereinstimmender Betriebseinrichtungen vor und überträgt die Sorge für den guten baulichen Zustand und die gehörige Ausrüstung mit Betriebsmitteln dem Reiche;

sie verpflichtet im Art. 44 die Eisenbahnen zur Einrichtung der für den durchgehenden Verkehr nöthigen Personenzüge, der erforderlichen Zuganschlüsse und der Güterzüge,

und verlangt im Art. 45 die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife unter der Kontrole des Tarifwesens durch das Reich.

Die Reichsverfassung will somit, der nationalen Idee wie den Bedürfnissen des Verkehrs und der Landesvertheidigung entsprechend, ein einheitlich geordnetes Eisenbahnsystem, die Erhebung der Eisenbahnen zu einer wahrhaft nationalen Verkehrsanstalt.

Die Erstrebung dieses Zieles ist schon durch die Verfassung nicht dem Bundesstaate Preußen, sondern dem Reiche zugewiesen, und es empfiehlt sich aus politischen Gründen, diejenigen Beziehungen, in welche der staatliche Erwerb des norddeutschen Privatbahnnetzes den Erwerber zu der Mehrzahl der Bundesstaaten setzen würde, nicht für den ohnehin mächtigsten Einzelstaat, sondern für das Reich zu gewinnen.

Ein durch den Erwerb der Privatbahnen vergrößerter preußischer Staatsbahnbesitz würde nur den preußischen Partikulareinfluß erweitern und ein seine Nachbarn drückendes, verstärktes Uebergewicht Preußens begründen. Die Rechte, welche der Bahnbetrieb in den einzelnen Territorien mit sich bringt, werden dem Reiche bereitwilliger gewährt werden, als dem Nachbarstaate Preußen.

Der in der Hand des Reichs vereinigte Besitz der preußischen Privat- und Staatsbahnen hat einen anderen Karakter, und als kräftiges Mittel zur Festigung des nationalen Bandes, zur Förderung der nationalen Wohlfahrt gewiß alle wahren Freunde des Reichs für sich. Preußens

[1]) Der Wortlaut dieser und der folgenden Bestimmungen der Reichsverfassung findet sich abgedruckt oben S. 141 Note 1.

Beruf, den Ausbau der nationalen Institutionen, Allen voran, zu unterstützen, muß sich auch bei dieser Gelegenheit und auf diesem wichtigen Felde geltend machen. Ein wahrhaft nationales Auftreten seinerseits verheißt weittragende Erfolge.

Im Besitze des preußischen Eisenbahnnetzes würde seitens des Reichs, ich zweifle nicht daran, mit den Staatsbahnen der übrigen größeren Bundesstaaten im Wege der Verständigung und der Gesetzgebung ein Verhältniß hergestellt werden können, welches den Reichsinteressen genügt. — Mit dem Erwerbe der preußischen Staatsbahnen mit ihren Dependenzen durch das Reich würde der Erwerb aller dem Staate in Bezug auf Privatbahnen zustehenden Rechte — Ankaufs-, Heimfalls-, Eigenthums- und Gewinnantheilsrechte — mögen dieselben auf Gesetz, Konzession oder Vertrag beruhen, zu verbinden sein. Das Reich hätte dabei in entsprechender Kompensation in die finanziellen Verpflichtungen des Staats (Zinsgarantien ꝛc.) diesem gegenüber haftbar einzutreten und sich wegen der Eisenbahnabgabe mit dem Staate abzufinden.

Die gegenwärtige Finanzlage der Privateisenbahnen gegenüber den günstigen Kreditverhältnissen des Reichs, wie die wirthschaftliche Lage und die Verhältnisse des Geldmarktes berechtigten zu der Erwartung, daß es dem Reiche gelingen wird, die hauptsächlichsten Privatbahnen nach und nach unter billigen Bedingungen zu erwerben und damit im größten Theile Norddeutschlands der seitherigen Zersplitterung ein Ende zu machen.

Die Modalitäten des Erwerbes lasse ich vorläufig unerörtert. Dieselben würden, besteht im Prinzip Einverständniß, unüberwindliche Schwierigkeiten nicht bieten, auch eine Beschwerung des Geldmarktes nicht nothwendig zur Folge haben.

Der Gedanke, dem Staate die ihm zu gewährende Erwerbssumme in Gestalt eines Betrages an Rente und Amortisationsquote zu überweisen, scheint in erster Linie der Erwägung werth.

Bei den Privatbahnen würde sich das Verhältniß, soweit zu übersehen, insofern nicht zu schwierig gestalten, als die Prioritätsobligationen, von einer etwaigen privilegienmäßigen Konvertirung abgesehen, von dem Eigenthumswechsel an sich nicht berührt werden, die Aktienbesitzer aber — wie dieses kürzlich von der bayerischen Regierung bei der Erwerbung der bayerischen Ostbahnen und in früheren Fällen auch schon bei

uns geschehen — event. mit einer festen Rente unter Amortisation der Aktie abgefunden werden könnten. Ueber die Höhe der für diese Renten ꝛc. erforderlichen Beträge läßt sich zur Zeit füglich nichts sagen, doch scheint bei Erwägung aller Verhältnisse die Erwartung eine berechtigte, daß die durch die einheitliche Administration erhöhten Bahnerträge mehr als ausreichen werden, die Verbindlichkeiten des Reichs dem Staate und den Aktionären gegenüber zu erfüllen.

Das in Betracht kommende nominelle Aktienkapital, dessen wirklicher Werth sich nach den heutigen Börsenkursen resp. annähernder Schätzung beträchtlich niedriger stellt, würde, soweit solches bis jetzt konzessionirt ist, sich auf rund etwa 1 600 000 000 M. beziffern. Ueber die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen durch ein selbständiges Ressort mit eigener Beamtenlaufbahn nach Analogie der Post und unter Heranziehung der bewährtesten Kräfte der Privatbahnverwaltungen enthalte ich mich für jetzt weiterer Andeutungen bis zu mündlicher Berathung.

In der Absicht, die letztere durch eine vertrauliche Besprechung einzuleiten, behalte ich mir vor, die Frage auf die Tagesordnung des Staatsministeriums zu bringen: ob dem demnächst zusammentretenden Landtag eine Vorlage zu machen ist, um für die Staatsregierung die Ermächtigung zu erlangen:

> vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der beiden Häuser des Landtags in dem oben dargelegten Sinne mit dem Reiche Vertrag zu schließen wegen Abtretung des gesammten Eisenbahnbesitzes Preußens, einschließlich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen, an das Reich."[1])

125.

12. Januar 1876. **Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend die Förderung der Kanalbauten. Vernachlässigung derselben in Preußen. Begründetheit der Klagen hierüber. Der Kanalbau ist Aufgabe des Staates. Besserung der Schiffahrt auf Oder und Rhein.**

„So unscheinbar der beiliegende Ausschnitt der Breslauer Morgen-

[1]) Das Seitenstück zu dieser Urkunde bildet die Rede des Fürsten Bismarck im Abgeordnetenhause zur Vertheidigung des Reichseisenbahnprojekts am

Zeitung ist,[1]) so giebt mir derselbe doch eine Veranlassung, gegen Ew. Excellenz meine Wahrnehmung zur Sprache zu bringen, daß in Preußen seit 3 Menschenaltern für die Herstellung von Schiffahrtskanälen nicht mehr Genügendes geschieht[2]) und daß in dieser Beziehung die ältere Regierungsmaxime, welche in der Errichtung des Bromberger-, des Friedrich-Wilhelms-, des Finower Kanals u. s. w. erkennbar wird, nicht festgehalten worden ist. Die vielseitig laut werdenden Klagen über die Unzulänglichkeit der Wasserstraßen scheinen begründet zu sein,[3]) da der Transport schwerwiegender Verkehrsgegenstände auf den Eisenbahnen zu theuer und eine Ausbreitung des Absatzes dieser Waaren mithin nur von einer Schiffsbeförderung zu erwarten ist. Andere Staaten, insbesondere Frankreich, England und Rußland, sind uns in dieser Beziehung weit vorangeeilt. Daß sich Privatunternehmer mit der Herstellung von Kanälen in größerem Umfange befassen werden, ist bei der Unsicherheit der Rentabilität dieser Anlagen nicht anzunehmen; die Aufgabe ist daher allein vom Staate zu lösen. Auch unsere Ströme, Oder und Rhein, bedürfen in verstärktem Maße der Fürsorge der Regierung im Interesse der Schiffahrt, wenngleich nicht durch Vertiefung der Fahrrinne allein, wie ich dies in meinem ohne Erwiderung gebliebenen Schreiben vom 4. Januar v. J., betreffend die beabsichtigte Baggerung im Rheine, darzuthun versucht habe.[4])

---

26. April 1876. S. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 79; vgl. Urkunde 128.

[1]) Fürst Bismarck übersendet damit die Nr. 301 der Breslauer Morgenzeitung vom 25. Dezember 1875, welche ein Gedicht enthält, welches den Freihandel geißelt und den Mangel an Schiffahrtsgelegenheit im Lande beklagt. Auf dem dem Fürsten Bismarck zu Neujahr eingesandten Blatte steht noch mit Tinte geschrieben: „Hilfe! Gieb außer Reichseisenbahnen uns Kanäle mit Tauerschiffen am Seil, insbesondere Donau-Oder-Kanal über Ratibor, Kosel, Breslau, Glogau, Finow-Kanal, Berlin, Rostock. Nur Kanäle geben billige Steinkohlen und heben Industrie und Landwirthschaft."

[2]) Es mag daran erinnert werden, daß zu den Gegenständen, welche der Beaufsichtigung des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen, gehört: „die Herstellung von Wasserstraßen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs" (Art. 4 Ziff. 8 der Verfassung des Reichs).

[3]) Der Reichskanzler hatte bereits im Jahre 1871 hierüber geklagt. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 64.

[4]) Fürst Bismarck erklärte hier den Vorschlag, eine umfassende Baggerung im Rheinstrome auf der Strecke von Niederwalluf bis Bingen vorzunehmen, für inopportun, weil nach seiner Meinung die bloße Vertiefung der Fahrrinne überhaupt kein geeignetes Mittel darstelle, dem Mangel an Fahrwasser zu begegnen. Die systematische Ausbaggerung der gedachten Rheinstrecke unterblieb

Ew. Excellenz erlaube ich mir anheimzustellen, dem Gegenstande Ihre erneute Aufmerksamkeit zuwenden und mir mittheilen zu wollen, ob Ew. Excellenz zur Beseitigung des angeregten Uebelstandes etwas glauben thun zu können." [1])

126.

23. Februar 1876. **Votum zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben. Die Grundsteuer ungeeignet zu Kommunalsteuerzuschlägen. Die Regulirung der Abgabenpflicht der Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Berggewerkschaften. Zuschläge zur Grund- und Gebäudesteuer bei Grundstücken und Gebäuden des Staatsfiskus.**

„Zu dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, [2]) gestatte ich mir folgende Bemerkungen zu machen:

---

hierauf, vielmehr wurde die gewöhnliche Unterhaltung des Schiffsweges mit verstärkten Kräften betrieben und auf eine baldige Entsumpfung derjenigen alten Stromarme, in welchen in Folge älterer Korrektionsanlagen Versumpfungen entstanden waren, nach Möglichkeit hingewirkt.

[1]) Der Minister Dr. Achenbach dankt dem Fürsten Bismarck für das wiederholt bekundete Interesse an diesem wichtigen Zweige der ihm anvertrauten Verwaltung und macht darauf aufmerksam, daß die Staatshaushalts-Etats der Jahre 1873/75 für Stromregulirungen 26 330 859 M., für Kanalneubauten aber 11 383 396 M. bewilligt hatten und daß in den betheiligten Kreisen die erreichten Resultate Dank und Anerkennung fanden. Die für Kanalbauten in den drei letzten Jahren bewilligten Fonds vertheilten sich auf 16 verschiedene Projekte, welche theils bereits vollständig ausgeführt, theils in der Ausführung begriffen oder für dieselbe vorbereitet seien. Dann folgt eine Mittheilung der Gründe, weshalb die Erfolge in Bezug auf die Förderung der Kanalbauten nicht mehr hervorgetreten seien und die zahlreichen Privatprojekte nicht weiter hätten gefördert werden wollen oder können. „Größere, für den allgemeinen Verkehr berechnete Kanalzüge werden schwerlich zu Stande kommen, wenn der Staat sich nicht entschließt, die Kosten der Anlage und Unterhaltung allein zu übernehmen. Dies würde meines Erachtens am angemessensten durch Herstellung eines vollständigen Kanalnetzes erfolgen. Ich bin damit beschäftigt, ein solches Kanalnetz, wie es für die Beförderung des allgemeinen Verkehrs des Landes und der besonderen Interessen einzelner, vorzugsweise industrieller Gegenden nützlich sein möchte, nach den zum Theil schon vorliegenden, zum Theil noch erst zu beschaffenden Materialien aufstellen und die Kosten (ca. 600 Millionen) dafür überschläglich berechnen zu lassen." (Schreiben vom 20. Februar 1876.) Man vgl. auch den Artikel der Prov.-Korresp. vom 23. Januar 1878 Nr. 4: „Kanäle und Eisenbahnen".

[2]) Der gedachte Entwurf war von dem Minister Grafen zu Eulenburg am 3. Januar 1876 im Staatsministerium eingebracht worden.

1. Mit dem Herrn Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten bin ich darin einverstanden, daß die Grundsteuer an sich wegen ihrer besonderen Natur, welche die Wirkung einer Passivrente hat, und weil bei der Bemessung derselben die auf den Grundstücken haftenden Schulden unberücksichtigt bleiben, wenig geeignet ist, mit Kommunalsteuerzuschlägen vorwiegend belastet zu werden, und daß deshalb die Bestimmung des §. 2 des Gesetzentwurfs nicht zu billigen ist, wonach die Grundsteuer in den Landgemeinden mit einem höheren Prozentsatze als die Einkommen- und Klassensteuer herangezogen werden darf.

2. Die im §. 14 des Entwurfs angeordnete Abgabenpflicht der Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Berggewerkschaften ist nach meiner Meinung ungerechtfertigt, weil diese Etablissements als solche kein selbständiges Einkommen besitzen, sondern ihr Reinertrag, der als Dividende den Aktionären oder als Ausbeute den Gewerken zufließt, für sie nur einen durchlaufenden Rechnungsposten bildet, abgesehen von der im §. 19 sub 3 und 4 hingestellten, aber zwischen den Herren Ressortministern noch streitigen und jedenfalls nebensächlichen Differenz zwischen dem bilanzmäßigen Reingewinn und der Höhe der Dividende und Ausbeute.

Die Unrichtigkeit des Grundsatzes wird dadurch nicht beseitigt, daß den Aktionären und Gewerken im §. 21 gestattet ist, in der Wohnsitzgemeinde die Freilassung des Einkommens aus Dividenden und Ausbeute von der Kommunalsteuer zu verlangen. Die Steuer würde gerechter gerade bei den Aktionären angebracht sein, welche den Mitgenuß der Kommunaleinrichtungen in der von ihnen bewohnten Gemeinde haben. Zudem wird durch die Vorschrift des §. 21 einer Doppelbesteuerung nicht völlig vorgebeugt, da einerseits die Wohnsitzgemeinde befugt ist, das Gesammteinkommen eines Ortsangehörigen bis zu 25 pCt. heranzuziehen und andererseits das Einkommen aus Dividenden und Ausbeute nur soweit von Kommunalsteuer frei bleiben soll, als es bei der Veranlagung des Prinzipalsatzes der Klassen- und Einkommensteuer in Rücksicht gezogen ist. Das Vorhandensein dieser Voraussetzung wird jedoch häufig nicht nachzuweisen sein, selbst wenn der Abgabenpflichtige sich zu der ihm dadurch aufgezwungenen, sonst nicht erforderlichen Deklaration seines Einkommens verstehen will. Auch das Andrängen der Parteien im Landtag und der Umstand, daß demselben für die Kreis- und Provinzialabgaben in den östlichen Provinzen einstweilen nachgegeben worden

ist, kann mich nicht bewegen, einer, wie ich glaube, ungerechten Kommunalbesteuerung zuzustimmen. Dagegen würde ich es für geboten erachten, diese Gesellschaften zur Vergütung der den Gemeinden durch sie verursachten besonderen Ausgaben ebenso zu verpflichten, wie dies nach §. 25 des Entwurfs in Betreff des Fiskus und der Gemeinden geschehen soll, und sie zu angemessenen Beiträgen der für ihren Geschäftsbetrieb wirklich benutzten Gemeindeeinrichtungen, z. B. der Wege, heranzuziehen.

3. Die im §. 24 des Entwurfs vorgesehene stärkere Belastung des Staatsfiskus und der Gemeinden mit Zuschlägen zur Grund- und Gebäudesteuer als Ersatz für die fortfallenden Zuschläge zu den Personalsteuern ist an sich nicht ohne Bedenken, da beim Fiskus überhaupt und bei den Kommunen in der Regel von einem Reineinkommen nicht die Rede ist. Ich will mich jedoch darauf beschränken, mich dagegen zu erklären, daß die Erhöhung der Zuschläge zur Grund- und Gebäudesteuer auch bei denjenigen Grundstücken und Gebäuden des Staatsfiskus zugelassen wird, welche nicht zu Erwerbszwecken, sondern nur zum Gebrauche im öffentlichen Interesse dienen, wie die fiskalischen Amtsgebäude jeder Art." [1])

127.

2. März 1876. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend die Ueberschwemmung der Elbe oberhalb Magdeburg.**

„Aus den Zeitungen habe ich ersehen, daß der Grund für die eingetretene Ueberschwemmung der Elbe oberhalb Magdeburg in der vor Kurzem erfolgten Kupirung der alten Elbe bei Pretzin gesucht wird. Nach Einsicht der Deich- und Kupirungsarbeiten auf der Karte halte ich nach meiner Kenntniß der Oertlichkeit die Richtigkeit dieser Ansicht für wahrscheinlich, auch wenn die rechtzeitige Oeffnung der Fluthschleusen nicht, wie behauptet wird, versäumt worden ist. Ew. Excellenz ersuche ich um Mit-

[1]) Vorstehende Erinnerungen wurden bei der weiteren geschäftlichen Behandlung des Gesetzentwurfs berücksichtigt, mit Ausnahme des Wunsches, es möchte von der Besteuerung des Einkommens der Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien abzusehen sein. Eine spätere Meinungsäußerung des Fürsten Bismarck zu demselben Gesetzentwurf, welcher zunächst liegen blieb, findet man in Urk. 143.

theilung Ihrer Ansicht und stelle anheim, die Angelegenheit in der nächsten Sitzung des Staatsministeriums zur Besprechung bringen zu wollen." [1])

128.

9. März 1876. **Votum zu dem von dem Handelsminister ausgearbeiteten Gesetzentwurf, betreffend die Uebertragung der Eigenthumsrechte ꝛc. Preußens an Eisenbahnen auf das Reich. Das Konzessionsrecht der Einzelstaaten wird durch das Reichseisenbahn-Projekt nicht berührt. Normen für die Berechnung der Preußen für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung. Die Motive der Gesetzesvorlage. Höhe der vom Reiche zu verlangenden Entschädigung. Vermeidung einer Bereicherung Preußens auf Kosten des Reichs. Inaussichtnahme der Arrondirung und Vervollständigung des preußischen Eisenbahnbesitzes im Falle einer Nichtrealisirung des Reichseisenbahnprojekts. Antrag auf Emanation eines der Reichsverfassung entsprechenden Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen.** (Auszug.)

(Bei Durchführung des Reichseisenbahnprojekts [2]) werde] das Konzessionsrecht bei den Einzelstaaten verbleiben müssen, ohne daß damit einer etwaigen anderweiten reichsgesetzlichen Regelung der Sache in Zukunft vorgegriffen werden solle.) „Ich möchte die Ansicht für die richtigere halten, daß das Konzessionsrecht [3]) nicht einen Ausfluß des Aufsichtsrechts, sondern ein Hoheitsrecht bildet, welches in dem Wegeregal seine Wurzel findet. Daß beide Rechte ausschließlich in einer Hand ruhen, ist kaum wünschenswerth, eine Nothwendigkeit dafür dürfte aber nicht vorliegen. Ueberwiegende Gründe widerrathen diese Kumulation für jetzt. Die Reichsverfassung verleiht dem Reiche im Artikel 41 das Konzessionsrecht mit der Befugniß zur Ausstattung mit dem Expropriationsrechte für Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse

[1]) Zur Ermittelung der Ursachen der Ueberschwemmung wird eine Ministerial-Kommission niedergesetzt. Fürst Bismarck behält sich vor, in dieselbe einen jüngeren Beamten als seinen Kommissar zu deputiren.

[2]) Vgl. Urk. 124.

[3]) Wegen früherer Mißstände auf dem Gebiete des Eisenbahn-Konzessionswesens und deren Abhülfe s. S. 177 und die Prov.-Korresp. v. 5. April 1876 Nr. 14.

des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden. Die Ausübung dieser Rechte wird aber auf den Weg des Reichsgesetzes verwiesen, und umfaßt Eisenbahnen, welche nicht unter jene beiden Gesichtspunkte fallen, nicht. Es ist deshalb keineswegs zweifellos, ob die Uebertragung des vollen Konzessionsrechts seitens eines Einzelstaats und dessen Annahme seitens des Reichs letzteres in die Lage setzen würde, ohne jedesmaligen gesetzlichen Akt, und vielleicht selbst ohne vorgängige Verfassungsänderung, Meliorations-, Vizinal-, Sekundärbahnen u. s. w., kurz gerade diejenigen Bahnen, welche vielfach fehlen, mit der Leichtigkeit zu konzessioniren, wie solches dem Einzelstaate, insbesondere Preußen, möglich. — Auch ist der Verwaltungsapparat des Reichs zur Zeit noch nicht so organisirt, kann auch ohne Verfassungsänderung nicht so organisirt werden, wie solches die volle Ausübung des Konzessionsrechts erheischt, ganz abgesehen davon, daß von dem Konzessionsrechte die Verleihung des Expropriationsrechts an sich nicht abhängig ist, und für die Handhabung aller dieser Befugnisse im Wege der Reichsgesetzgebung erst noch die erforderlichen Bestimmungen getroffen werden müßten." — —

Ein weiteres Bedenken richte sich dagegen, daß überhaupt nach dem Entwurf eine Norm für die Berechnung der dem Staate für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung schon jetzt gegeben werden soll. „Für jetzt handelt es sich eben nur darum, daß Preußen seine Bereitwilligkeit zu erkennen giebt, dem Reiche die Erreichung seiner verfassungsmäßigen Zwecke durch die käufliche Ueberlassung seines Eisenbahnbesitzes zu ermöglichen und zu erleichtern. Die Bestimmung der Höhe der Entschädigung steht noch nicht zur Diskussion, es genügt auszusprechen, daß eine angemessene Entschädigung gefordert werden soll. Diese zu ermitteln und zu vereinbaren, bleibt vorbehalten, und erübrigt eine Direktive für den Modus im Gesetz und in den Motiven umsomehr, als alle betreffenden Verträge nach §. 2 des Entwurfs der speziellen Genehmigung des Landtags unterliegen sollen. Auch aus taktischen Rücksichten erscheint mir die Einfügung einer solchen Direktive bedenklich und dem Zustandekommen einer, wie ich doch annehme, gewünschten Vereinbarung mit dem Reiche hinderlich.

Der vorgeschlagene Entschädigungsmodus läuft darauf hinaus, zu bestimmen: daß für die einzelnen Staatsbahnen mindestens das ge-

sammte verwendete Kapital (einschließlich der bis jetzt in demselben nicht enthaltenen Bauzinsen), und da, wo der Ertragswerth nach den Ergebnissen bestimmter Jahre 4½ pCt. überstieg, der letztere kapitalisirt durch Baarzahlung vergütet werden, mit anderen Worten, daß das Reich an Preußen für dessen unter 4½ pCt. rentirende Bahnen das volle Anlagekapital erstatten und für die gut rentirenden den vollen Ertragswerth entrichten soll. Nun sind aber nicht allein in dem seither als verwendet berechneten Anlagekapital auch Beträge enthalten, welche von Interessenten — in baar oder in Grund und Boden u. s. w., also nicht aus Staatsmitteln — gewährt wurden, sondern es hat auch eine ganze Reihe preußischer Staatsbahnen, so die Saarbrücker, die Westfälische, die Nassauische, die Bebra-Hanau-Frankfurter, die Main-Weser, die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn, zumeist einen erheblich geringeren Ertrag als 4½ pCt. aufgebracht.

Nach den vom Herrn Handelsminister den beiden Häusern des Landtags mitgetheilten Eisenbahnbau- und Betriebsberichten hat beispielsweise

die Niederschlesisch-Märkische

1871 . . . . mit 8,95,
1873 . . . . „ 10,23,
1874 . . . . „ 7,94 pCt.

das Anlagekapital verzinst, während dieser Zinssatz sich belief bei der

Ostbahn 1871 . . . . auf 7,10,
1874 . . . . „ 3,71 pCt.,

Westfälischen Bahn

1871 . . . . auf 5,00,
1874 . . . . „ 1,40 pCt.,

so daß das gesammte Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen, durcheinander gerechnet, nur mit

5,10 pCt. im Jahre 1873 und
3,65 „ „ „ 1874

sich verzinste.

Das vorgeschlagene Verfahren involvirt eine Bereicherung des Staats auf Kosten des Reichs, und zwar in ganz erheblichem Umfange. Dieselbe gewinnt noch an Umfang durch die dem Reiche angesonnene Gewährung der beträchtlichen Mittel, welche der Staat auf im Gange befindliche, oder

doch schon beschlossene, Neubauten von mehr als zweifelhafter Rentabilität verwendet hat und noch zu verwenden verpflichtet ist.

Soweit ich übersehe, wird die Werthberechnung nur für die Gesammtheit der Staatsbahnen, dieselben als ein Objekt betrachtet, und zwar, wenn man das vom Staate verwendete Anlagekapital incl. der Bauzinsen zu Grunde legt, unter Bestimmung einer, den seitherigen und zukünftigen Ertragsverhältnissen nach billiger Veranschlagung entsprechenden, der Amortisation unterliegenden Rente aufzustellen sein. Die Absicht einer Bereicherung wird beiderseits ausgeschlossen bleiben müssen. Im vorstehenden Sinne in den Motiven eine beiläufige Andeutung zu geben, wird für den Zweck völlig genügen. Baarzahlung der gesammten Entschädigung vorzusehen, ist meines Dafürhaltens zu vermeiden, — sie führt nur zu einer überflüssigen, das Reich und den Geldmarkt belästigenden Kreditoperation und erschwert die Verhandlungen.

In den speziellen Motiven in solcher Ausführlichkeit, wie geschehen, alles das, was bezüglich der Privatbahnen abgetreten werden soll, zu spezifiziren und dabei zugleich zu erörtern, wofür und nach welchen Normen eine Entschädigung zu beanspruchen, halte ich nicht für empfehlenswerth. Die Forderung einer, der näheren Ermittelung und Genehmigung vorbehaltenen angemessenen Entschädigung dürfte auch hier ausreichen. Die Uebertragung der finanziellen Rechte und Verbindlichkeiten des Staats gegenüber den Privatbahnen wird ohne dies wohl nur in einer langen Reihe von Verhandlungen, in langsamer Folge und in sehr verschiedener Weise, je nach der Beschaffenheit des Einzelfalles, vor sich gehen.

Für diese Verhandlungen glaube ich jedoch — von minderwichtigen Bedenken gegen den Inhalt der vorgelegten Motive abgesehen — schon jetzt die Bemerkung nicht zurückhalten zu dürfen, daß es nicht gerechtfertigt sein dürfte, vom Reiche die Erstattung aller Zinszuschüsse für garantirte Bahnen pro praeterito et futuro, aller Subventionen, auch der à fonds perdu gegebenen und außerdem für das Recht des Staats auf Gewinnantheile (Superdividende) volle Abfindung zu verlangen.

Ebenso wird der Regel nach für eine spes, deren Begründung dem Staate keinerlei Opfer gekostet hat, eine Entschädigung nicht zu beanspruchen sein. Maßgebende Andeutungen über die Feststellung des vom Reiche zu erlangenden Preises gehören m. E. überhaupt nicht in das gegenwärtige

Stadium der Verhandlungen. Eine vorgängige und praktisch ergebnißlose Diskussion der vom Reiche zu übernehmenden Leistungen und Pflichten kann die Entwicklung der Frage wesentlich aufhalten, ohne eines ihrer späteren Stadien abzukürzen.

Die Ablösung der Eisenbahnabgabe dürfte ebenfalls von Fall zu Fall zu behandeln und ebenso wie die Auseinandersetzung wegen der Zinsgarantien ꝛc. erst dann praktisch werden, wenn das Reich das Eigenthum oder die Verwaltung der betreffenden Privatbahn übernimmt.

Ansprüche, welche, wie die vorstehend bezeichneten, auf eine Bereicherung des Staats auf Kosten des Reichs hinauslaufen, würde ich den gesetzgebenden Faktoren des Reichs gegenüber nicht vertreten können, und die Geltendmachung solcher Forderungen, mögen dieselben in dem Gesetzentwurf oder in den Motiven zum Ausdruck gelangen, nicht nur für die Sache, sondern auch für die politische Stellung Preußens im Reiche nachtheilig halten. Sie würde den übeln Nachreden Glauben schaffen, denen Preußen von Seiten der Gegner des Reichs ohnehin ausgesetzt ist. Haben letztere doch bereits betont, daß Preußen bei der mangelhaften Rentabilität seiner Staatsbahnen ein Opfer durch deren kaufweise Abtretung nicht bringen, sondern ein gutes Geschäft auf Kosten des Reichs machen wolle. Uebertriebene Forderungen würden diesen Angriffen nur zu viel Boden verleihen, und wäre es für die nationale Stellung Preußens zu beklagen, wenn über dieselben etwas in die Oeffentlichkeit dränge, noch mehr, wenn die Nothwendigkeit nicht erspart bleiben sollte, offen anzuerkennen, daß aus diesen Gründen der Plan gescheitert sei.

Wie die Dinge liegen, steht fürerst ja dahin, ob die Reichsvertretung das Anerbieten Preußens, auch wenn dasselbe sich in billigen Grenzen hält, acceptiren wird. Ist das aber nicht der Fall, oder führen die späteren Verhandlungen zu keinem, beiden Theilen annehmbaren Resultate, so wird Niemand Preußen einen Vorwurf daraus machen können, wenn es der durchaus zu beseitigenden Zersplitterung des Eisenbahnwesens und den mit der Ueberwucherung der Privateisenbahn-Industrie verbundenen Nachtheilen in seinem Verkehrsgebiete mehr als bisher[1]) durch energische

[1]) Nach dem von dem Finanzminister Camphausen dem König erstatteten Bericht über den Gang und die Ergebnisse der Finanzverwaltung in den Jahren 1873—1875 bezifferte sich der Gesammtbetrag der im Laufe dieser Jahre erfolgten neuen Bewilligungen für Eisenbahnzwecke auf 776 Millionen Mark.

Arrondirung und Vervollständigung seines Besitzes ein Ende zu machen sich bestrebt.[1]) Wird dadurch das Uebergewicht der preußischen Eisenbahnpolitik ein drückenderes und der Kontrole seiner Bundesgenossen entwachsendes, so werden sich letztere das selbst zuschreiben müssen.

Dies in den Motiven des Gesetzentwurfs ausdrücklich anzudeuten und klar in Perspektive zu stellen, daß Preußen bei ablehnendem Verhalten des Reichs sich einen konzentrirten Bahnbesitz mit Nachdruck zu sichern beabsichtigt, halte ich für alle Fälle nützlich.

Ich werde dann auch als Reichskanzler vertrauen dürfen, daß die Königlich preußische Regierung der Reichsregierung ihre volle und rückhaltlose Unterstützung gewährt, damit ein den Sinn und die Ziele der Reichsverfassung im weitesten Umfange erfüllendes Reichsgesetz über das Eisenbahnwesen zu Stande kommt,[2]) insbesondere auch dem Reiche die

[1]) Noch im Frühjahr 1876 ließ die Staatsregierung dem Landtag zwei Gesetzentwürfe über die Halle-Sorau-Gubener und über die Halle-Casseler Eisenbahn zugehen; bei dem ersteren handelte es sich um die Uebernahme einer Zinsgarantie und die Verwaltung der Bahn durch den Staat (Provinzial-Korrespondenz v. 5. April 1876 Nr. 14). Eine Uebersicht der einschlägigen Kammerverhandlungen, welche zur Genehmigung der beiden Vorlagen führten, enthält die Provinzial-Korrespondenz v. 24. Mai 1876 Nr. 21. Ein weiterer Schritt in der Richtung des ausschließlichen Staatsbahnsystems war die dem Abgeordnetenhause zuerst im Jahre 1876 und demnächst im Jahre 1877 wiederholt zugegangene und nunmehr angenommene Vorlage, betr. die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für eine Prioritätsanleihe der Berlin-Dresdener Eisenbahn, als deren Folge die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebs durch den Staat eintrat. (Vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz v. 28. Febr. 1877 Nr. 9 „Die Frage der Dresdener Eisenbahn".) Diese Vorlage wurde ausdrücklich als ein Schritt im Sinne des Reichseisenbahnprojekts bezeichnet.

[2]) Die Bestrebungen, ein Reichseisenbahngesetz zu Stande zu bringen, hatten nach einer Reichstagsrede des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts Maybach v. 9. Nov. 1875 bisher folgenden Verlauf genommen: „Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat als eine der vornehmlichsten und dem Gedanken des Gesetzes v. 27. Juni 1873 entsprechenden Aufgaben erkannt, recht bald den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes auszuarbeiten. Am 16. September 1873 konstituirt, ist es schon gelungen, im Frühjahre 1874 einen Entwurf der Oeffentlichkeit zur Kritik, und den verbündeten Regierungen zur Aeußerung über ihren Standpunkt zur Sache zu übergeben. Die Ausstellungen und Bedenken und Vorschläge zu diesem Entwurf, welche zahlreich und tiefgehend waren, liefen im Laufe des Jahres, zum Theil erst beim Beginn dieses Jahres ein. Sie führten, dem von vornherein ausgesprochenen Plane entsprechend, zu einer Umarbeitung des ersten Entwurfs. Diese Umarbeitung, welche im Reichs-Eisenbahn-Amt ausgeführt worden ist, wurde im April dieses Jahres wiederum der Oeffentlichkeit zur Kritik übergeben und zwar in den weitesten Kreisen. Zur Abkürzung der Verhandlungen wurde mit Kommissarien der meist betheiligten verbündeten Regierungen, d. h. solchen, welche vermöge des Besitzes von Staatsbahnen, der Betheiligung an Privateisenbahnen, oder vermöge merkantiler Interessen ein

zur praktischen und durchgreifenden Handhabung dieses Gesetzes erforderlichen Befugnisse im vollen Maße zu Theil werden." [1])

129.

11. April 1876. **Schreiben an den Finanzminister Camphausen und den Minister des Innern Grafen zu Eulenburg, betreffend die Publikationen des Königlich preußischen statistischen Büreaus.**

„Der Direktor des statistischen Büreaus hat mir die kürzlich erschienenen Bände XXI, XXXIV u. XXXVI der „Preußischen Statistik" mitgetheilt. Je mehr ich den Werth statistischer Unterlagen für Gesetzgebung und Staatsverwaltung würdige, desto näher ist mir die Betrachtung getreten, ob der Aufwand an Arbeit, welche das statistische Büreau selbst leistet und von fast allen Lokalbehörden in Anspruch nimmt, für die Staatszwecke Resultate sicher stellt, die im Verhältniß zu dem Verbrauch staatlicher Arbeitskräfte stehen, welche in den Lokal- und Kreisorganen für die Erhebung und Ordnung dieser umfangreichen Tabellenwerke verwandt werden.

---

besonderes Interesse an der Entwicklung dieser Materie haben, eine Konferenz zur vorläufigen informatorischen Berathung des Gesetzentwurfs abgehalten. Diese Konferenz trat im Juni d. J. zusammen und erfüllte ihren Zweck insofern vollständig, als sie den Standpunkt der verbündeten Regierungen zu den Prinzipien des Gesetzes klarstellte. Die dort geäußerten Bedenken, sodann diejenigen Bedenken, die aus anderen Kreisen stammen, haben der Reichsregierung Anlaß gegeben, die Angelegenheit erneuten Erörterungen zu unterziehen." Ueber die demnächstigen Bemühungen in Betreff des Zustandekommens eines Reichseisenbahngesetzes vgl. die Bemerkungen des Geh. Raths Dr. Körte in der Sitzung des Reichstags v. 25. Febr. 1878 u. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 135.

[1]) In den weiteren Stadien der Berathung wird der Gedanke der gleichzeitigen Uebertragung des Konzessionswesens auf das Reich fallen gelassen; die Motive der Gesetzesvorlage werden nach vorstehenden Andeutungen des Fürsten Bismarck umgearbeitet. In der Sitzung des Herrenhauses v. 20. März 1876 bejahte der Handelsminister Dr. Achenbach auf eine Interpellation des Grafen Udo zu Stolberg die Absicht der Regierung, ein Gesetz, betr. die Abtretung preußischer Eisenbahnen an das Reich, vorzulegen. Die Regierung sei bei dieser Vorlage ausschließlich vom volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte ausgegangen. Kurze Zeit später ging dem Abgeordnetenhause die wichtige Vorlage zu. Dieselbe findet sich nebst der Begründung abgedruckt in der Provinzial-Korrespondenz v. 29. März 1876 Nr. 13. Ein Resumé über die einschlägigen Verhandlungen im Abgeordnetenhause enthielt die Provinzial-Korrespondenz v. 3. Mai 1876 Nr. 18, über jene im Herrenhause die Nr. 21 v. 29. Mai 1876. Vgl. Urk. 131.

Es sind in dieser Beziehung mannichfache Aeußerungen aus den Kreisen der Lokal- und Kreisbehörden, der Amtsvorsteher und Standesbeamten an mich gelangt, welche sich in der Erledigung ihrer wirklichen Dienstgeschäfte durch die ihnen aufgetragenen statistischen Nebenarbeiten behindert finden.[1])

Die vorgelegten Tabellenwerke sind dabei durch ihre umständliche Genauigkeit zu einem Umfange angeschwollen, welcher die zur Erfüllung praktischer Staatszwecke nöthige Uebersichtlichkeit und Orientirung sehr erschwert. Soviel mir bekannt, war früher für die Publikation der statistischen Tabellenwerke ein feststehender und compendiöser Gesammtorganismus vorhanden, bei welchem die betheiligten Geschäftskreise stets sicher waren, die ihnen nöthigen Materialien an derselben Stelle übersichtlich zusammengefaßt vorzufinden.

Wenn ich mich auch nicht in der Lage befinde, auf eine nähere Prüfung der vorstehend bezeichneten Punkte einzugehen, so habe ich doch nicht unterlassen wollen, Ew. Excellenzen von meinen Eindrücken mit dem Anheimstellen Kenntniß zu geben, eine Erwägung der Frage eintreten lassen zu wollen, ob es nicht nützlich ist, zu den früheren Gepflogenheiten zurückzukehren, in ähnlicher Weise wie in England, wo unter dem Namen Statesman's Year-Book der Hauptinhalt der Resultate der praktisch wichtigen statistischen Erhebungen zusammengefaßt wird. Auf diese Weise würde nicht allein für die Zwecke der Regierung, sondern auch für alle Kreise des öffentlichen Lebens ein authentisches Nachschlagebuch hergestellt werden können, während ich glaube, daß die Eingangs erwähnten Zusammenstellungen nur von den amtlichen Stellen und von den Personen werden benutzt werden, welche ihre ganze Zeit ausschließlich der Wissenschaft der Statistik zu widmen berufen sind." [2])

---

[1]) Wegen Einschränkung der Statistik vgl. auch das in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 284 angeführte Schreiben desselben an den Bundesrath.

[2]) Die Ressortminister erwidern dem Fürsten Bismarck, daß das statistische Büreau dem Bedürfnisse zur Herstellung eines die Resultate der statistischen Ermittelungen zusammenfassenden, sowohl für die Zwecke der Staatsregierung als für alle Kreise des öffentlichen Lebens brauchbaren authentischen Nachschlagebuchs durch die Herausgabe des „Jahrbuchs für die amtliche Statistik" zu genügen bemüht sei.

31. Mai 1876. Wechsel im Präsidium des Reichskanzler-Amts.[1])

[1]) Die Versetzung des Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsministers Dr. Delbrück in den Ruhestand war bereits im April 1876 erfolgt. Delbrück verließ demnächst Berlin, kehrte indessen Ende Mai dahin zurück, um am 31. desselben Monats von dem Bundesrath Abschied zu nehmen und demselben seinen Amtsnachfolger, den seitherigen Großh. hessischen Bevollmächtigten zum Bundesrath, Präsidenten des hessischen Gesammtministeriums, Hofmann vorzustellen. Zur Widerlegung der falschen Gerüchte für den Rücktritt Delbrücks bemerkte die Norddeutsche Allgem. Ztg. am 17. Januar 1881, Nr. 26: „Was den Rücktritt des Ministers Delbrück betrifft, so würden wir auch dafür Beweise beibringen können, daß derselbe lediglich aus der Initiative des Ministers selbst hervorgegangen und von ihm ausschließlich durch Bezugnahme auf den Gesundheitszustand motivirt worden ist. Weder die Bitten des Reichskanzlers, denen sich eine dringliche Unterstützung Allerhöchsten Orts anschloß, noch das Anerbieten eventueller Beseitigung sachlicher Gründe, wenn etwa solche vorhanden sein sollten, vermochten Herrn Delbrück in seinem Entschlusse wankend zu machen. Unvermittelte Meinungsverschiedenheiten über wirthschaftliche Fragen sind zwischen dem Minister Delbrück und dem Reichskanzler, so lange Ersterer im Amte war, nicht zum Ausdruck gekommen, auch nicht bezüglich der Reformpläne, mit welchen der Kanzler seitdem vor die Oeffentlichkeit getreten." — Eingeweihte wollten wissen, den direkten Anstoß zu dem Entlassungsgesuche habe der Umstand gegeben, daß Delbrück erfuhr, an höchster Stelle erfreue sich seine Stellungnahme gegenüber der Wiedereinführung von Eisenzöllen nicht mehr der Billigung. An die Thatsache, daß Kaiser Wilhelm I. bereits auf dem Vereinigten Landtag sich gegen den Freihandel ausgesprochen hatte, wurde zwei Jahre später von der Elberfelder Zeitung erinnert. Der Prinz von Preußen hatte in der Sitzung vom 17. Mai 1847 erklärt: „Ich glaube, daß das Freihandelssystem, was unseren Zollverhältnissen zum Grunde liegt, durchaus beibehalten werden müsse. Aber wir haben uns, seitdem es besteht, leider in seinen Wirkungen getäuscht, indem das Ausland nicht in gleichem Maße uns entgegengekommen ist, oder mit anderen Worten: wir haben keine Reziprozität gefunden. Deshalb ist der Wunsch allgemein geworden, es möge etwas geschehen, um diejenigen Artikel, die notorisch bei uns leiden, zu schützen, und daß auf diese ein Schutzzoll gelegt werde, damit aber ihre Produktion nicht leide, auch ein Rückzoll bei der Ausfuhr stattfinde. Wenn dies nur auf einzelne Artikel angewendet wird, so kann ich darin nicht ein Aufgeben unseres Systems, sondern nur einen Weg erblicken, einzelne Fabrikzweige zu heben, die effektiv bei uns leiden."

III. Abschnitt.

Vom Abgang Delbrücks bis zur Einleitung der Wirthschaftsreform. Mai 1876 bis Oktober 1878.

130.

9. Mai 1876. **Schreiben an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal, betreffend den Gesetzentwurf über die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter. Die Form des ländlichen Arbeitsvertrags. Kautelen gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags. Einführung von Kontraktsbüchern und Kontraktsprotokollen. Vortheile dieser Einrichtung.**

„Im Anschlusse an mein Schreiben vom 23. v. M.,[1]) den Gesetzentwurf über die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter betreffend, erlaube ich mir die Aufmerksamkeit Ew. Excellenz noch auf einen Punkt hinzulenken, der meines Erachtens eine wiederholte Erwägung verdient.

Der Entwurf will die schriftliche Form des ländlichen Arbeitsvertrags als Bedingung für seine Gültigkeit beseitigen. Um den Unzuträglichkeiten vorzubeugen, welche sich im Gebiete des allgemeinen Landrechts daraus ergeben, daß das Gesetz die Klagbarkeit eines Arbeitsvertrags an die schriftliche Form desselben knüpft, während nach Sitte und Gewohnheit mündliche Verabredungen bei der Annahme ländlicher Arbeiter die Regel bilden, will der Entwurf die Bestimmungen des gemeinen und französischen Rechts verallgemeinern und will auch aus dem nur mündlich ab-

[1]) Am 11. April 1876 hatte der Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten dem Fürsten Bismarck unter Bezugnahme auf die frühere Verhandlung in Betreff der ländlichen Arbeiterfrage, (vgl. Urk. 112 und 121), den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Verhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter, mit dem Ersuchen um eine Prüfung und eventuelle Aeußerung übersandt. Fürst Bismarck hatte hierauf in dem oben erwähnten Schreiben vom 23. April 1876 dem Staatsminister Dr. Friedenthal erwidert, daß er gegen den Gesetzentwurf etwas Wesentliches nicht zu erinnern finde. „Ich stelle es jedoch Ihrer Erwägung anheim, ob durch die in §. 3 Nr. 2 und 3 normirten gesetzlichen Kündigungsfristen (scil. des Vertrags über die Dauer des Arbeitsverhältnisses) in Gegenden, in denen davon abweichende Ortsgewohnheiten bestehen, nicht Verlegenheiten herbeigeführt werden möchten."

geschlossenen Vertrage den Kontrahenten die Klage auf Erfüllung gewähren.

Die Berechtigung der Gesichtspunkte, welche für diese Vorschläge maßgebend gewesen sind, wird nicht in Abrede gestellt werden können. Fraglich erscheint es nur, ob es zum besseren Schutze der Arbeitsverträge wirklich genügt, nur die Bestimmungen des gemeinen und französischen Rechts auszudehnen, oder ob nicht im Rahmen des vorliegenden Gesetzes weitergehende Kautelen gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags zu schaffen sein werden.

Nach den Erfahrungen, welche man im Gebiete des französischen Rechts gemacht, scheint letzteres nothwendig zu sein. Auch dort beschwert man sich darüber, daß in den meisten Fällen Klagen auf Erfüllung eines Arbeitsvertrags einem frivolen Gegner gegenüber erfolglos sind. Den Grund hiervon findet man aber gerade in der absoluten Formlosigkeit der Verträge, in dem Mangel an schriftlichen Beweismitteln zur Klarstellung dessen, was verabredet ist. Der Kläger wird dort in der Regel vor die unangenehme Alternative gestellt, die Entscheidung des Prozesses entweder durch Eidesdelation von der größeren oder geringeren Gewissenhaftigkeit seines Gegners abhängig zu machen, oder aber im günstigsten Falle selbst zur Eidesleistung genöthigt zu werden.

Während daher im Gebiete des Landrechts die Beseitigung der schriftlichen Form für den ländlichen Arbeitsvertrag im Interesse der Klagbarkeit seitens der Arbeitgeber gewünscht wird, wünscht man umgekehrt im Gebiete des französischen Rechts die Kontrahenten zur schriftlichen Abfassung ihrer Vereinbarungen verpflichtet zu sehen.

Ew. Excellenz Erwägung möchte ich anheimstellen, ob nicht durch Einführung von Kontraktsbüchern beiden sich scheinbar entgegenstehenden Wünschen Rechnung getragen werden könnte.

Jeder Arbeitgeber müßte meines Erachtens zur Führung eines Kontraktbuchs oder Kontraktprotokolls verpflichtet werden, welches in bestimmten, genau vorgeschriebenen Rubriken Nachweise über die Namen der Arbeiter, die Dauer des Arbeitsvertrags, die stipulirten Kündigungsfristen, die Höhe des vereinbarten Lohns, die etwa dem Arbeiter zu gewährenden Naturalien ꝛc. zu enthalten hätte. Ebenso wäre jeder Arbeiter zu verpflichten, ein dem Kontraktsprotokolle des Arbeitgebers analoges Kontraktsbuch zu führen.

Bei Abschluß eines Vertrags müßten beide Bücher gleichmäßig ausgefüllt und von den Kontrahenten in den dazu bestimmten Rubriken unterschrieben werden.

Derartige Kontraktsbücher und Protokolle würden als Beweismittel ebenso wirksam sein, wie die bisherigen solennen Kontrakte des Landrechts. Sie würden aber nicht unter der Schwerfälligkeit der letzteren leiden und ihrer Einfachheit und Uebersichtlichkeit wegen unzweifelhaft lieber von den Arbeitern acceptirt werden. Sie würden endlich, eben weil zu ihrer Führung nicht nur die Arbeiter, sondern gleichfalls die Arbeitgeber zu verpflichten wären, nicht in dem gehässigen Lichte einseitig zu Gunsten gewisser Klassen getroffener Einrichtungen erscheinen. Hierin würde der Hauptunterschied zwischen den Kontraktsbüchern und den Arbeitsbüchern oder den sogenannten Losscheinen liegen.

Daß mit den Kontraktsbüchern auch noch andere, indirekte Zwecke verfolgt werden können, liegt auf der Hand, wenn es auch nicht ausdrücklich ausgesprochen zu werden braucht. Ueber nichts wird bekanntlich von den ländlichen Arbeitgebern, namentlich in Gegenden mit fluktuirender Bevölkerung, mehr geklagt, wie über den Mangel an jedem sicheren Unterscheidungsmerkmal zwischen dem fleißigen, soliden Arbeiter und dem Landstreicher. Die Kontraktsbücher würden diesem Mangel abhelfen. Sie würden dem soliden Arbeiter als willkommene Legitimation dienen, für den Landstreicher aber ein Schrecken sein.

Ich lege auf die im Vorstehenden gemachten Vorschläge kein so entscheidendes Gewicht, daß ich von ihrer Annahme mein Votum bezüglich des Gesetzes abhängig machen möchte, glaube aber doch, daß eine eingehende, allseitige Erörterung derselben im Interesse der Sache liegen dürfte".[1])

[1]) Die Einbringung des Gesetzentwurfs sollte nach einem Schreiben des landwirthschaftlichen Ministers vom 25. Mai 1876 — wegen des Bedürfnisses kommissarischer Berathungen zur Hebung verschiedener Bedenken — bis zur nächsten Session vertagt werden. Sie wurde in dieser nicht wieder aufgenommen.

131.

12. Juni 1876. **Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betreffend das Reichseisenbahnprojekt. Verbindung der Vorlage mit einem Reichseisenbahngesetze. Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes wegen Uebertragung der preußischen Bahnen auf das Reich und hierbei zu beobachtende politische Gesichtspunkte. Inangriffnahme einer umfassenden Ausdehnung und Konsolidirung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes durch Ankauf der wichtigen Privatbahnen.** (Auszug.)

(Mittheilung von Gesichtspunkten in Betreff der geschäftlichen Behandlung der Reichseisenbahnvorlage.)[1])

„Die von Ew. Excellenz weiter befürwortete Verbindung einer solchen Vorlage mit dem Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes[2]) würde, da hierzu eine beschlußmäßige Aufforderung an die Exekutivgewalt allerdings vorliegt, durch den Kanzler thunlich sein. Ich kann aber in gegenwärtiger Sachlage nicht für opportun halten, daß sie von Kaiserlicher oder von preußischer Seite erfolge; die frühern Versuche, Fühlung darüber zu gewinnen, ob sich über die Grundlagen eines wirklich brauchbaren Reichseisenbahngesetzes das wünschenswerthe Einverständniß werde erzielen lassen, sind aus Ew. Excellenz bekannten Gründen gescheitert. Durch die Schritte Preußens soll nunmehr eine Basis für ein gutes Eisenbahngesetz geschaffen, der für eine wirksame Aufsicht unerläßliche starke eigene Eisenbahnbesitz gewährt werden. Ich fürchte den Erfolg dieser Schritte zu beeinträchtigen, wenn statt energischer Fortführung derselben gegenwärtig ein erneuter Versuch zur Gewinnung eines Eisenbahngesetzes *von uns* in den Vordergrund geschoben wird. Ich würde das für einen taktischen Fehler halten, zu dessen Begehung umsoweniger Aufforderung vorliegt, als denjenigen Regierungen, welche nach parlamentarischen Auslassungen sich für das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes interessiren, ohne daß sie jedoch den *von ihnen* ins Auge gefaßten Inhalt eines solchen Gesetzes

[1]) Vgl. Urk. 128.
[2]) Vgl. S. 221.

näher bezeichnen, ebensogut wie der preußischen freisteht, von ihrem verfassungsmäßigen Rechte der Initiative durch Vorlage eines Entwurfs Gebrauch zu machen. Diesseits einen Entwurf einbringen, würde nur zu leicht den — weit abzuweisenden — Schein hervorrufen, als suche man einen Rückzug, und dem seitens der Opposition erhobenen, ihr gerade passenden Vorwurfe vorzeitiger Einstellung der gesetzgeberischen Versuche eine gewisse Berechtigung geben.

Hiernach muß ich mich für den eventuell von Ew. Excellenz in Vorschlag gebrachten Weg der Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des preußischen Gesetzes entscheiden.

Dem Eintritt in die näheren Erörterungen, welche demnächst zweckmäßig auf kommissarischem Wege — dortseits seitens der Ressortministerien, diesseits seitens des Reichskanzler-Amts und des Reichs-Eisenbahn-Amts — zu pflegen sein würden, wird jedoch eine Verständigung zwischen den preußischen Ressortministerien über die Grundsätze für die Werthschätzung und sodann eine Mittheilung derselben wie einer Uebersicht der Vertragsobjekte zu diesseitiger Vorprüfung voraufgehen müssen.

Ich stelle Ew. Excellenz anheim, dieserhalb mit dem Herrn Finanzminister das Weitere in die Wege zu leiten. — Ich glaube dabei der Zuversicht Ausdruck geben zu dürfen, daß die Königlich preußische Regierung auch bei der Ausführung des Gesetzes der nationalen Tendenz desselben wie dem nationalen Berufe Preußens mit der irgend zulässigen Liberalität Rechnung tragen werde. Es würde gewiß einen üblen Eindruck machen, wenn ich der Reichsvertretung zu erklären genöthigt wäre, daß die preußischerseits erhobenen Forderungen für das Reich unannehmbar seien, oder wenn durch eine Vorlage der Königlich preußischen Regierung beim Bundesrath die allgemeine Ermächtigung zum Vertragsabschluß damit motivirt werden müßte, daß die Verhandlungen innerhalb Preußens auf Schwierigkeiten stießen.

Welchen Fortgang aber auch die zur Ausführung des preußischen Gesetzes einzuschlagenden Schritte nehmen mögen, so muß ich doch jedenfalls, wie ich das bereits in der letzten Sitzung des Königlichen Staatsministeriums zu erkennen gegeben habe, den größten Werth darauf legen, daß die Königlich preußische Regierung ungesäumt die weitere umfassende Ausdehnung und Konsolidirung ihres Staatseisenbahnbesitzes durch An-

kauf wichtiger Privatbahnen mit Nachdruck in Angriff nehme.[1]) Sie fördert damit die eigenen, wie die Zwecke des Reichs. Die Verhältnisse fordern, wie mir scheint, dringend dazu auf, keine Zeit mehr zu verlieren, sondern schon zur Vorlage bei dem nächsten Landtage Kaufverträge bezüglich wichtiger Bahnen vorzubereiten, so daß, den Ew. Excellenz bekannten Allerhöchsten Intentionen entsprechend, mindestens in Preußen das Eisenbahnwesen durchgreifend geordnet wird, wenn solches beim Reiche auf Schwierigkeiten stoßen sollte. Gerade das energische Bestreben Preußens, sich eine dominirende Eisenbahnmacht zu sichern und die Zügel der Staatsaufsicht straff anzuziehen, wird den nationalen Aufgaben des Reichs auf dem Eisenbahngebiete die förderlichste Lösung, dem neuesten, auf nationalem Boden stehenden preußischen Gesetze die heilsamste Ausführung sichern." [2])

August 1876. In Voraussicht der Kündigung des Handels- und Zollvertrags zwischen dem Zollverein und Oesterreich vom 9. März 1868 ersucht der Reichskanzler die Bundesregierungen um Mittheilung derjenigen Anträge, welche sie bei Erneuerung des Vertrags berücksichtigt zu sehen wünschten.[3])

---

[1]) Vgl. oben S. 221 und wegen der ferneren Eisenbahnpolitik des Ministers Achenbach die Schlußnote zu Urk. 140. Wie der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach bei der ersten Berathung des Gesetzentwurfs, betr. den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat, im Abgeordnetenhause (11., 12. und 13. Nov. 1879) ausführte, hatte Preußen damals im Grunde das sogen. gemischte System bereits verlassen. Nach seinen Ausführungen vollzog sich der Uebergang zum Staatsbahnsystem mit der Anlage der Bahn von Berlin nach Wetzlar, gewissermaßen aber noch früher, mit der Erweiterung Preußens durch Einverleibung der neuen Provinzen.

[2]) Da Fürst Bismarck nach Verlauf eines halben Jahres noch nicht in den Besitz einer Rückäußerung gelangt war, so brachte derselbe unterm 27. Januar 1877 in einem von ihm gezeichneten Excitatorium die Angelegenheit bei dem Handelsminister in Erinnerung. Ausweislich der Rückäußerung des letzteren vom 8. Februar 1877 bestanden sowohl bezüglich der nach Maßgabe des preußischen Gesetzes, betreffend die Uebertragung des Eigenthums an Eisenbahnen auf das Reich, vom 4. Juni 1876 dem Reiche zu übertragenden Objekte, wie in Betreff der Modalitäten der Uebertragung so erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem preußischen Finanzminister, daß der Reichskanzler nicht in der Lage war, dem Reichstag auf Grund des vorliegenden Materials einen amtlichen Aufschluß über den Stand der Sache zu geben. Deshalb ersuchte Fürst Bismarck unterm 17. Februar 1877 den Finanzminister Camphausen, ihn „durch eine amtliche Aeußerung der Königlich preußischen Regierung recht bald in den Stand setzen zu wollen, die dem Reichstag zu ertheilende Auskunft über die Sachlage in Uebereinstimmung mit der Auffassung und den Absichten der Königlichen Regierung abzugeben". Der Inhalt der hierauf ergangenen Erwiderung des Finanzministers Camphausen erhellt aus der Urkunde 138.

[3]) Prov.-Korresp. vom 7. Nov. 1877 Nr. 45. — Der Handelsvertrag von 1868 sollte bis zum 31. Dezember 1877 jedenfalls, über diesen Zeitpunkt

132.

30. September 1876, **Varzin. Votum, betreffend die auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit in Aussicht zu nehmenden Abänderungen der Gewerbeordnung. Inopportunität einer augenblicklichen Verschärfung der hierüber geltenden Bestimmungen mit Rücksicht auf die Lage der Industrie. Keine Bereicherung der Gesetzgebung mit unausgeführten Bestimmungen. Gründe für das Verlassen einer, die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse nicht berücksichtigenden Gesetzgebung. Beschränkung der Arbeitszeit junger Mädchen. Das Verbot der Sonntagsarbeit. Der Schulbesuch jugendlicher Arbeiter.**

„Das an den Herrn Vice-Präsidenten des Staatsministeriums gerichtete Schreiben des Herrn Ministers für Handel ꝛc. vom 30. Juni cr., betr. die auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit in Aussicht zu nehmenden Abänderungen der Gewerbeordnung,[1]) giebt mir zu nachstehenden Bemerkungen Veranlassung:

Angesichts der gegenwärtigen ungünstigen Lage der Industrie erscheint jede gesetzgeberische Thätigkeit bedenklich, welche ohne absolut zwingende Gründe die Produktion erschwert. Die Industrie bedarf der Ruhe, um nach der rückläufigen Bewegung der letzten Jahre den Kampf mit der ausländischen Konkurrenz wieder aufnehmen zu können. Für Abänderungen

---

hinaus aber nur dann in Kraft bleiben, wenn er nicht von einem oder dem anderen Theil zwölf Monate vorher gekündigt wurde. Die Kündigung erfolgte von Seiten der österreichisch-ungarischen Regierung im Oktober 1876. Die Veranlassung dazu lag vorzugsweise in dem Umstande, daß eine Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen Oesterreich und Ungarn im Werk war, und daß mit dieser Neuerung eine Umgestaltung des allgemeinen österreichisch-ungarischen Zolltarifs verbunden werden sollte. Mit der Kündigung sprach die österreichisch-ungarische Regierung zugleich den Wunsch aus, daß möglichst bald Verhandlungen über Revision und Erneuerung des Handesvertrags eröffnet werden möchten. Auf deutscher Seite war man hierzu gern bereit; man hatte den österreichischen Schritt, wie die obige Notiz ersehen läßt, bereits vorausgesehen. Wegen der weiteren Entwicklung vgl. Urk. 141.

[1]) Mit Bezug auf die stattgehabten Erhebungen über die Verhältnisse der in den Fabriken beschäftigten Frauen und Kinder hatte der Bundesrath in seiner Sitzung am 27. April 1876 beschlossen, den Bundesregierungen anheimzugeben, etwaige Vorschläge zu machen, zu welchen ihnen die Ergebnisse dieser Verhandlungen Veranlassung bieten sollten. Ueber den Schutz der Frauen und Minderjährigen in Fabriken vgl. auch den Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 23. Sept. 1874 Nr. 38.

unserer Gesetzgebung, welche auf den Geschäftsbetrieb störend einwirken oder die einheimische Industrie hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit gegenüber der ausländischen in Nachtheil setzen, dürfte daher der gegenwärtige Zeitpunkt ungeeignet sein. Nur dann würde meines Erachtens ein Vorgehen in der angedeuteten Richtung gerechtfertigt werden können, wenn durch die stattgehabte Enquete Nothstände aufgedeckt wären, die eine unverzügliche Abhülfe erheischten. Derartige Nothstände sind aber nicht nachgewiesen oder behauptet. Im Gegentheil wird in der Denkschrift des Handelsministeriums ausdrücklich und wiederholt betont, daß die Ergebnisse der Erhebungen sehr wenig brauchbare Anhaltspunkte zur Prüfung der Frage bieten, ob auf eine Verschärfung der über Frauen- und Kinderarbeit ergangenen Bestimmungen Bedacht zu nehmen sei.

Es kommt hinzu, daß die Voraussetzungen, welche vor drei Jahren für die Einleitung einer Enquete maßgebend waren,[1]) heute, nach Beendigung derselben, nicht mehr zutreffen. Damals lag die Besorgniß nahe, daß die Arbeitgeber, durch eine ungewöhnliche Nachfrage verleitet, die Kräfte ihrer Arbeiter und Arbeiterinnen bis zur Erschöpfung ausbeuten würden. Namentlich die Frauen und jugendlichen Arbeiter vor Ueberanstrengung zu schützen, erschien als eine Aufgabe der Humanität. Heute ist die Sachlage wesentlich verändert. Das Angebot überwiegt die Nachfrage. Es ist Thatsache, daß viele Fabrikanten gegenwärtig unter Verzichtleistung auf Reingewinn, ja mit direktem Verlust, nur arbeiten lassen, um in der Hoffnung auf bessere Konjunkturen ihren Arbeitern dauernde Beschäftigung zu gewähren. Würde jetzt die Gesetzgebung mit neuen Verschärfungen der Gewerbeordnung hervortreten, so würde dies den Arbeitgebern einen will-

[1]) In der Sitzung vom 30. April 1873 hatte der Reichstag beschlossen, an den Reichskanzler das Ersuchen zu richten, diejenigen Erhebungen, welche für die Beurtheilung der Angemessenheit und Nothwendigkeit eines gesetzlichen Schutzes der in den Fabriken beschäftigten Frauen und Minderjährigen gegen sonntägliche Arbeit, sowie gegen übermäßige Beschäftigung an den Werktagen erforderlich sind, zu veranlassen und deren Ergebnisse dem Reichstage mitzutheilen. Diesem Beschluß entsprechend theilte Fürst Bismarck unterm 27. Februar 1877 dem Präsidenten des Reichstags eine Zusammenstellung der Ergebnisse der über die Frauen- und Kinderarbeit in den Fabriken auf Beschluß des Bundesraths angestellten Erhebungen mit. Gleichzeitig legte der Reichskanzler in einer zweiten Anlage eine Zusammenstellung der Ergebnisse der über die Verhältnisse der Lehrlinge, Gesellen und Fabrikarbeiter auf Beschluß des Bundesraths angestellten Erhebungen vor, deren Mittheilung an den Reichstag bereits früher in Aussicht gestellt worden war. Näheres über diese letztere Enquete findet man in der Provinzial-Korrespondenz v. 1. Nov. 1876 Nr. 44.

kommenen Vorwand bieten, namentlich solche Arbeiter zu entlassen, deren Leistungsfähigkeit eine relativ beschränkte ist, also jugendliche Arbeiter und Frauen. Daß eine derartige Wendung von dem Arbeiterstande, in dessen Interesse doch die Enquete unternommen worden, zu beklagen sein würde, liegt auf der Hand.

Als ein dritter, allgemeiner Grund gegen die vom Herrn Handelsminister intendirte Revision der Gewerbeordnung wird die in der Denkschrift konstatirte Thatsache geltend gemacht werden können, daß die bisherigen Vorschriften der Gewerbeordnung über die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter nur sehr sporadisch und unvollständig zur Ausführung gebracht sind. Es muß vermieden werden, die Gesetzgebung um eine neue Serie unausgeführter Bestimmungen zu bereichern. Auf diesem, wie auf anderen Gebieten der Legislatur dürfte eine Pause durchaus indicirt sein.

Abgesehen von diesen allgemeinen Erwägungen erscheinen mir aber auch einzelne der in der Denkschrift befürworteten Abänderungsvorschläge nicht überall zweckentsprechend. Ich bin darin mit der Denkschrift einverstanden, daß es sich empfiehlt, von der bisherigen Behandlungsweise der deutschen Gesetzgebung, welche lediglich allgemeine Regeln aufstellte, ohne auf besondere Verhältnisse und Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, abzuweichen und das mehr kasuistische englische Verfahren zu adoptiren. Umsoweniger vermag ich die Nothwendigkeit einzusehen, so allgemeinen Bestimmungen, wie die einer generell gleichen Zeitdauer der täglichen Beschäftigung für Mädchen unter 18 Jahren, oder der generellen Fixirung des Beginns und des Schlusses der Tagesarbeit für jugendliche und weibliche Arbeiter, aufs Neue Eingang zu verschaffen. In gewissen Industriezweigen können zweifellos die jugendlichen und weiblichen Arbeiter länger beschäftigt werden, als in anderen, und warum nur von der Nachtarbeit, von dieser aber unbedingt, Nachtheile für die Sittlichkeit der Frauen zu befürchten sein sollten, ist nicht ersichtlich. Es wird hierbei doch sehr auf die Art der Beschäftigung ankommen. Wenn in der Denkschrift behauptet wird, daß ein wirklich geordnetes Hauswesen kaum denkbar sei, wo die Hausfrau selbst Nachts außer Hause arbeite, so ist hierauf zu erwidern, daß nicht alle Arbeiterinnen Frauen sind und daß ein zweckmäßig geordnetes Hauswesen mit der Arbeit der Frauen in den Fabriken überhaupt

nicht zu vereinbaren ist. Die Gründe, welche gegen die Nachtarbeit sprechen, treffen auch für die Tagesarbeit zu. Gegen ein generelles Verbot der Frauenarbeit überhaupt aber spricht sich auch die Denkschrift mit Entschiedenheit aus.

Sehr zweifelhaft scheint mir der Werth einer allgemeinen Beschränkung der Arbeitszeit junger Mädchen bis zum vollendeten 18. Lebensjahre zu sein. Ungleiche Arbeitszeiten sind mit dem Geschäftsbetriebe der meisten Fabriken unvereinbar. Die Webereien z. B. können nicht einige Stühle früher, andere später in Stillstand setzen. Sie müssen im Interesse eines ungestörten Ganges der Maschinen darauf halten, daß entweder alle Arbeiter gleichmäßig lange Stunden arbeiten, oder daß nach der halben Zeit geschichtet wird. Verbietet man nun den jungen Mädchen beispielsweise über 6 Stunden zu arbeiten, so reduzirt man faktisch die Arbeitszeit auf 6 Stunden, eine Maßregel, deren Zweischneidigkeit um so fühlbarer wird, wenn man bedenkt, daß für die Gesundheitsgefährlichkeit einer Beschäftigung keineswegs immer die Dauer derselben maßgebend ist, daß vielmehr auch bei Beurtheilung dieser Frage Nebenumstände eine wesentliche Rolle spielen. Ist mit einer langen Arbeitszeit eine gute Ernährung verbunden, so wird sie der Gesundheit weniger schaden, wie eine kurze Arbeitszeit, bei welcher es an der nothwendigen Pflege des Körpers fehlt. Daß aber, je kürzer die Arbeitszeit, desto kleiner der Verdienst und desto größer die Schwierigkeit wird, die Mittel zur reichlichen Ernährung des Körpers zu beschaffen, bedarf keines Beweises. Ob es daher wirklich im Interesse der jungen Mädchen bis zum 18. Jahre liegt, sie hinsichtlich ihrer Erwerbsfähigkeit in der vorgeschlagenen Weise staatlich zu bevormunden, wird auch vom Standpunkte der Gesundheitspflege aus bezweifelt werden müssen.

Das Verbot der Sonntags- und Sonnabend-Nachmittagsarbeit[1]) wird in der Allgemeinheit, wie es vorgeschlagen, ebenfalls auf so viele Hindernisse in der Praxis stoßen und einen so wesentlichen Eingriff in die Freiheit des Einzelnen bilden, daß es von vornherein als undurchführbar bezeichnet werden kann. Daß das den Sonnabend betreffende Verbot für

[1]) Vgl. hierzu den Artikel „Sonntagsarbeit und Sonntagsruhe" in der Prov.-Korresp. v. 8. Mai 1878 Nr. 19.

den damit erstrebten Zweck wirkungslos sein würde, kommt dabei nicht einmal in Betracht. Die jetzigen Vorschriften dürften in der That genügen.

Was endlich die in Anregung gebrachten Bestimmungen über den Schulbesuch der jugendlichen Arbeiter betrifft, so bin ich mit dem Satze zwar einverstanden, daß die Arbeit der Schulpflicht keinen Eintrag thun darf, glaube aber, daß die Bestimmungen zur Durchführung desselben zweckmäßiger ihren Platz in dem Unterrichtsgesetze finden werden. Für die Gewerbegesetzgebung dürfte es genügen, die Schulpflicht generell zu salviren.

Ich stimme dafür, daß die ganze Angelegenheit für jetzt vertagt werde, wenn nicht etwa bisher verschwiegen gebliebene, der Abhülfe dringlich bedürfende Zustände noch nachgewiesen werden." [1])

133.

9. Oktober 1876, **Varzin. Immediatbericht, betreffend die Aufschiebung des Wegfalls der Eisenzölle. Die Beseitigung der acquits-à-caution. Aussichtslosigkeit der Unterhandlungen mit**

[1]) Die Angelegenheit gelangte zunächst im Staatsministerium nicht zur Beschlußfassung und kam überhaupt erst im Frühjahr 1877 aus Anlaß verschiedener Initiativanträge (vgl. die Drucksachen des Reichstags Nr. 23, 74, 77, 92 der 3. Legislatur-Periode, I. Session 1877) im Reichstage in Fluß. Von freikonservativer Seite war folgende Anfrage an den Reichskanzler gestellt worden: „Geleitet von der Ueberzeugung, daß die auf gewerblichem Gebiete unter der jetzigen Gewerbegesetzgebung entstandenen Mißstände einer Abhülfe bedürfen, gestatten wir uns, an den Reichskanzler die Anfrage zu richten: gedenkt die Reichsregierung zur Beseitigung dieser Mißstände dem jetzt versammelten Reichstag Vorlagen über Abänderung der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869, beispielsweise in Bezug auf das Lehrlingswesen, die Frauen- und Kinderarbeit, die Maßregeln zur Verhinderung des Kontraktbruchs, die Beschränkung der Wanderlager und des Hausirhandels, sowie in Betreff der Schank- und Gastwirthschaften ꝛc. zur Berathung zu unterbreiten?" Der Präsident des Reichskanzler-Amts, Minister Hofmann erklärte, daß die Regierung während der gegenwärtigen Session Vorlagen, die eine grundsätzliche Aenderung von Bestimmungen der Gewerbeordnung bezweckten, nicht zu machen beabsichtige. Sie erkenne allerdings ein Bedürfniß zu einzelnen Aenderungen an und stehe namentlich auf Grund der vorgenommenen Untersuchung über das Lehrlingswesen und über die Kinder- und Frauenarbeit in Erörterung mit den einzelnen Regierungen; gerade der Augenblick einer wirthschaftlichen Krisis erscheine aber nicht geeignet, um Reformen einzuführen, welche den Betrieb des Gewerbes erschweren würden. Auch liege die Gefahr nahe, daß man gerade unter dem Eindruck der jetzigen schlechten wirthschaftlichen Lage geneigt sein könnte, in dem falschen Glauben, damit der Krisis abzuhelfen, Bestimmungen zu treffen, die bei einer normalen Lage der Dinge nicht getroffen werden würden. Vgl. auch Urk. 142, woselbst die Frage wegen der Fabrikarbeit der Frauen und jugendlichen Arbeiter noch einer näheren Würdigung unterzogen ist.

Oesterreich. Beseitigung der Benachtheiligung der deutschen Industrie nur von Zollrepressalien zu erwarten. (Auszug).

(Klarlegung des in Bezug auf die Beibehaltung der Eisenzölle von dem Handelsminister eingenommenen Standpunktes.[1]) Daß die bei Frankreich angeregte Beseitigung der mißbräuchlichen Handhabung der acquits-à-caution[2]) einen Erfolg haben werde, bezweifle er (Bismarck) vom Standpunkte der auswärtigen Geschäfte.) „Ebensowenig verspreche ich mir von ähnlichen Unterhandlungen mit Oesterreich ein Resultat. Abgesehen von der ganzen Handelspolitik der Nachbarstaaten leiden sie selbst unter der Ueberproduktion, welche, wie der Finanzminister mit Recht hervorhebt, überall stattfindet." Im Hinblick auf diese allgemeine Ueberproduktion werde es auch kaum gelingen, „neue Absatzgebiete im Auslande zu ermitteln oder zu erschließen, welche uns die vermehrte Ausfuhr dauernd abzunehmen bereit wären."

Der Finanzminister[3]) betone, daß nicht gerade die völlige Ueber-

[1]) Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 94 und 110.

[2]) Vgl. hierzu den Artikel der Prov.-Korresp. vom 13. Dezember 1876 Nr. 50 „Zum Schutze der heimischen Industrie" und „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 77.

[3]) In dem an den König erstatteten Bericht über die Finanzverwaltung Preußens in den drei Jahren 1873—1875 äußerte sich der Finanzminister Camphausen über die Eisenzölle wie folgt: „Durch das Gesetz vom 7. Juli 1873 ist ein wesentlicher Schritt auf der Bahn einer Reform des Zolltarifs im Sinne weiterer Befreiungen und Ermäßigungen geschehen. Der Zoll für Roheisen, welcher seit 1865 allmälig von 1 Mark auf 0,25 Mark ermäßigt worden war, ist vom 1. Oktober 1873 ab aufgehoben, die Zölle für grobe Eisen- und Stahlwaaren, sowie für Maschinen aus Eisen und Stahl sind ermäßigt und sollen vom 1. Januar 1877 ab ganz in Wegfall kommen. Gegen die Ausführung der rücksichtlich der Eisenzölle beschlossenen Maßregel hat sich eine lebhafte Agitation geltend gemacht. Zahlreiche an den Reichstag in seiner letzten Sitzung gerichtete Petitionen verlangten, daß die Aufhebung der noch bestehenden Zölle für Eisen- und Stahlwaaren, sowie für Maschinen bis zum Wiedereintritt günstigerer Verhältnisse vertagt werde. Die überwiegende Mehrheit des Reichstags hat jedoch in Uebereinstimmung mit den Bundesregierungen geglaubt, den Petitionen keine Folge geben zu sollen. Unleugbar befindet sich die Eisen- und Stahlindustrie in einer gedrückten Lage, eine Folge der stattgehabten Ueberproduktion. Aber eine Besserung dieses Zustandes ist nicht von der Aufrechthaltung der bestehenden Zölle, deren Beseitigung das Interesse zahlreicher Konsumenten dringend erheischt, sondern von der allmäligen Herstellung des Gleichgewichts zwischen Produktion und Verbrauch zu erwarten. Ein etwaiges Eingehen auf die Petitionen mußte um so bedenklicher erscheinen, als darin ein Verlassen der von den Bundesregierungen, wie von der Mehrheit des Reichstags in handelspolitischer Beziehung verfolgten Bahn erkannt werden konnte."

einstimmung der deutschen und ausländischen Tarifsätze zu erstreben, vielmehr jedem einzelnen Staate gegenüber das bei ihm wirksamste Mittel in Anwendung zu bringen, beispielsweise also Frankreich gegenüber weit mehr mit der Drohung einer Erhöhung des Weinzolls als mit der Drohung der Beibehaltung der Eisenzölle zu erreichen sein werde. „Dieser Ansicht kann ich allerdings nur beipflichten, glaube aber, daß die Erhöhung der Einfuhrzölle auf fremde Weine nicht blos als Drohung, sondern an sich und ohne Rücksicht auf die Eisenzollfrage angezeigt sein wird. Jedenfalls würde die Androhung einer Wiedereinführung der Eisenzölle die Wirksamkeit der Besorgniß Frankreichs vor höheren Zöllen auf Weine und Pariser Artikel wesentlich verstärken.[1]) Bisher aber steht dem Erfolg von Verhandlungen in dieser Richtung wesentlich der Unglaube des Auslandes entgegen, daß es uns mit der Ausführung derartiger Drohungen Ernst sei, oder daß wir, wenn es Ernst wäre, die Mehrheit des Reichstags dafür gewinnen würden. Doch werden wir meines Dafürhaltens den ungerechten Uebervortheilungen, welchen wir durch acquits-à-caution von Seiten Frankreichs ausgesetzt sind, nur durch wirkliche Repressalien ein Ende machen können. Weder von Androhungen noch von Unterhandlungen überhaupt erwarte ich Abhülfe."[2])

[1]) Daß der Reichskanzler bereits im Jahre 1871 eine Wendung der Handelspolitik gegenüber Frankreich für wünschenswerth erachtete, ist aus Urk. 98 bekannt. Die Ereignisse haben ihm darin Recht gegeben, daß den dort zunehmenden schutzzöllnerischen Tendenzen gegenüber mit der freihändlerischen Handelspolitik auf die Dauer nicht ohne Schädigung der deutschen Interessen fortgefahren werden konnte.

[2]) Kurze Zeit darauf (19. Oktober 1876) wünschte Fürst Bismarck, es möchte von den Ressortministern die Frage berathen werden: in welcher Weise wir am wirksamsten dem französischerseits mit den acquits-à-caution getriebenen Mißbrauche entgegentreten könnten. „Dem Reichskanzler fehlt hier das statistische Material, auf Grund dessen er sich eine definitive Ansicht in dieser Frage bilden könnte — er glaubt aber, daß wir am besten thun würden, die Weinzölle bedeutend zu erhöhen und sogenannte „Konfektions-Artikel" mit hohem Zoll zu belegen". (Auszug aus einem Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow d. d. Varzin, den 19. Oktober 1876.)

Unterm 24. Oktober 1876 übersandte Graf Herbert Bismarck aus Varzin im Auftrage des Reichskanzlers an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann ein Schreiben von A. Krupp in Essen über die Eisenzollfrage mit der Bitte, Abschrift dieses Kruppschen Briefes dem Finanzminister und dem Handelsminister mittheilen und den Brief selbst zu den Akten nehmen zu wollen. Ausgeführt war in dem Kruppschen Schreiben, es wäre für die deutschen Interessen ein Unglück, wenn die Eisen- und Stahlzölle fielen, bevor unsere Industrie durch die Handelsverträge mit dem jetzt begünstigten Auslande

134.

27. Oktober 1876, **Varzin. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend die Einführung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren. Beseitigung der beim Veredlungsverkehr stattfindenden Schädigungen der deutschen Industrie. Der Schutz der deutschen Interessen ist ausschließlich in den deutschen Zolleinrichtungen zu suchen. Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und Luxusgegenstände.** (Auszug.)

— — „Ich bin darüber nicht zweifelhaft, daß es nach dem Frankfurter Friedensvertrage[1]) unzulässig ist, für Eisen, welches aus Frankreich eingeht, eine besondere, nicht die gesammte Eiseneinfuhr treffende Abgabe zu erheben. Ich glaube auch nicht, daß es uns gelingen wird, der französischen Regierung den ohne Zweifel stattfindenden Mißbrauch der acquits-à-caution dergestalt juristisch nachzuweisen, daß sie sich für überführt erklären müßte; dazu ist die ganze Maschinerie der französischen Staatseinrichtungen zu biegsam und zu empfänglich für jede, auch unausgesprochene Intention der Regierung, welche die Uebervortheilung des Auslandes zum Zweck hat. Ebensowenig aber bin ich zweifelhaft, daß wir die beim Veredlungsverkehr stattfindenden ungerechten Schädigungen unserer Produzenten durch jedes Mittel, welches die Gesetzgebung darbietet, beseitigen müssen, — nicht blos bezüglich des Eisens, sondern auch namentlich des Zuckers und anderer Gegenstände, bei welchen etwa sonst noch ein Verfahren bemerkbar geworden ist, welches dem Geiste der Verträge nach eine Umgehung derselben enthält. Selbst wenn damit praktisch eine Schädigung des jetzt bestehenden Veredlungsverkehrs verbunden sein sollte, würde ich doch glauben, daß wir in erster Linie ungerechte Uebervortheilungen abwehren müssen, deren wirthschaftliche Bedeutung sich einer genauen Schätzung entzieht.

Ich ersuche daher Eure Excellenz, mir einstweilen Vorschläge machen

gleichgestellt sei. Ueber die Ablehnung des Antrags auf Verschiebung der Aufhebung der Eisenzölle in der Sitzung des Reichstags vom 13. Dez. 1876 s. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 117 und die Prov.-Korresp. vom 20. Dez. 1876 Nr. 51. — Der Zufall der Reihenfolge im Tarif fügte es, daß 1879 die erste Entscheidung des Reichstags im Sinne einer angemessenen Zollerhöhung sich gerade auf das Eisen, also den Gegenstand bezog, an welchen sich zuerst die mächtige Bewegung geknüpft hatte.

[1]) Vgl. oben S. 156. Note 2.

zu wollen über die Form und den Umfang, in welchen eine gesetzliche Ermächtigung für die Reichsbehörden zu erstreben sein wird, um allgemeine Ausgleichungsabgaben und andere zur sicheren Abstellung der bestehenden Mißbräuche erforderliche Maßregeln herbeizuführen. Wir dürfen in dieser Beziehung nicht von dem guten Willen der auswärtigen Regierungen, und namentlich der französischen, abhängig bleiben, sondern bedürfen der sicheren Bürgschaften, welche wir allein in unseren eigenen Einrichtungen finden können. Denn, wenn es auch gelänge durch diplomatische Verhandlungen und Androhung von Repressalien die französische Regierung zu Versicherungen zu vermögen, welche ihrem Wortlaute nach ausreichend erscheinen könnten, so würde es doch der französischen Zollverwaltung nach dem von der unsrigen ganz verschiedenen Geiste, in dem sie gehandhabt wird, immer möglich bleiben, in der praktischen Ausführung die Interessen der französischen Unterthanen zu begünstigen und die der deutschen zu benachtheiligen. Die administrative Willkür der einzelnen Behörden hat in Frankreich, wenn ihr die Konnivenz der Oberbehörden stillschweigend zur Seite steht, einen viel zu großen Spielraum, als daß wir uns auf das Verfahren französischer Behörden verlassen könnten, wenn es sich um den Schutz deutscher Interessen handelt.[1]) Wir müssen den letzteren ausschließlich in unseren eigenen Zolleinrichtungen suchen.

Ich halte es für eine Aufgabe, die sich weder abweisen noch aufschieben läßt, daß wir durch eigene Gesetzgebung den deutschen Erzeugnissen die Bürgschaften gewähren, welche wir in dem Wohlwollen fremder Regierungen bei Ausführung von Handelsverträgen nicht finden.[2]) Die Ehrlichkeit und die größere Schwerfälligkeit und Oeffentlichkeit unserer Verwaltung bringt uns den gewandteren und disziplinirteren Verwaltungen des Auslandes gegenüber in jedem Vertragsverhältnisse leicht in Nachtheil. Ich verstehe dabei unter „disziplinirt" die vorstehend angedeutete größere Fügsamkeit auch gegen solche Anordnungen, die nicht öffentlich eingestanden werden, die größere Manövrirfähigkeit zu einseitiger Ausbeutung von Handels-

[1]) Noch weiter und allgemeiner findet sich dieser Gesichtspunkt ausgeführt in der Urk. 136.

[2]) Zu dem Gerüchte, daß die Regierung die Einführung von Retorsionszöllen beabsichtige, vgl. die Freihandels-Korrespondenz vom 24. und 29. November, 2., 5., 10., 12., 14., 18., 20. und 22. Dezember 1876 Nr. 14, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26; sodann vom 18. April 1877 Nr. 46.

verträgen, eine Eigenschaft, die sich in Frankreich nicht blos bei den Zollbehörden, sondern auch im Transport- und Speditionswesen zu unserem Nachtheile bethätigt.

Ich glaube daher, daß wir keinen neuen Handelsvertrag abschließen dürfen, welcher irgend eine Fessel für die freie Bewegung unserer Gesetzgebung auf dem Gebiet der Tarife bestehen ließe oder neu herstellte, mit der alleinigen Ausnahme natürlich der vertragsmäßig bestehenden Klausel der meistbegünstigten Nation für Frankreich. Wir werden also, wenn wir, wie ich hoffe, zur Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und andere Luxusgegenstände gelangen, alle anderen Weine ebenso hoch belasten müssen, wie die französischen." [1])

135.

1. November 1876, **Varzin. Aeußerung, betreffend die Theilnahme Deutschlands an der Pariser Weltausstellung. Inopportunität eines solchen Schrittes im Hinblick auf die Stimmung der Franzosen gegenüber Deutschland. Die Erhaltung der nationalen Würde erfordert Deutschlands Zurückhaltung.**

„Es beunruhigt mich einigermaßen, daß die eine zeitlang lebhafte Erörterung wegen Beschickung der Pariser Ausstellung in den Zeitungen gänzlich verstummt ist.[2]) Ich befürchte, daß unter diesem Schweigen sich die Meinung festsetzt, als ob es einfach unsere Pflicht wäre, uns der französischen Citation zu fügen; und doch gehört der ganze Mangel an politischer Logik, die ganze feige Schüchternheit, die uns Paris gegenüber noch immer niederdrückt, dazu, wenn man sich dagegen blind stellen will, daß unsere Ausstellung in Paris eine ähnliche Rolle spielen wird, wie die aus-

[1]) Mittelst Schreibens vom 30. Oktober 1876 legte der Staatsminister Hofmann dem Fürsten Bismarck einen nach den obigen Gesichtspunkten aufgestellten Gesetzentwurf, betreffend die Erhebung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren, vor, welcher sich auf die meisten Artikel der Eisenbranche, ferner auf Zucker und Branntwein erstreckte. Wegen des Schicksals dieses Gesetzentwurfs vgl. Urk. 136 und außerdem den Artikel in der Prov.-Korresp. vom 13. Dez. 1876 Nr. 50 „Zum Schutze der heimischen Industrie".

[2]) Das Versäumniß wurde demnächst gründlich eingeholt. Man vgl. den aus den Preußischen Jahrbüchern in die Provinzial-Korrespondenz (Nr. 49 vom 6. Dezember 1876) übergegangenen Artikel des Bildhauers Sußmann-Hellborn „Zur Beschickung der Pariser Weltausstellung", sodann beachtenswerthe Artikel in der National-Zeitung vom 4. und 6. November 1876 Nr. 516 und 518.

gepfiffenen Wagnerschen Melodien, oder wie der mit dem Rufe chien d'Allemand begrüßte Bildhauerlehrling. Die wenigen französischen Blätter, welche diese Vorgänge überhaupt berühren, führen zu deren Entschuldigung die Frage auf: „was haben die Deutschen überhaupt in Paris zu thun?" Wenn dies in dem Augenblick geschieht, wo Frankreich im Uebrigen uns einzureden sucht, daß wir von der französischen Gastlichkeit und Ritterlichkeit eine liebenswürdige Aufnahme zu gewärtigen haben würden, so läßt sich daraus auf die Tonart schließen, die angeschlagen wird, wenn unsere Landsleute sich erst in der Falle der Ausstellung befinden. Ich fürchte, diese Tonart wird der Thatsache entsprechen, daß bisher ohne Sühne und ohne Tadel der Mord deutscher Unterthanen von französischen Geschworenen als eine straflose Handlung beurtheilt worden ist. Ich glaube nicht, daß in analoger Lage sich irgend ein französisches Blatt finden würde, welches die Beschickung einer Berliner Ausstellung zu befürworten den Muth hätte. Wenn wir dieser durch die unzweideutigsten Thatsachen kundgegebenen, nur Haß und Verachtung kennzeichnenden Stimmung der Franzosen gegenüber eine an alle Welt ergangene Einladung derselben gewissermaßen als Gäste Frankreichs annähmen, so würden wir damit meines Erachtens einen bedauerlichen Mangel an nationalem Ehrgefühl bekunden. Im Privatleben würde ein anständiger Mann eine an Jedermann ergangene Einladung in das Haus eines Anderen unbenutzt lassen, wenn dieser Andere öffentlich bekundet, daß er ihn haßt und verachtet, aber in seinem Hause dulden werde, wenn jener der Einladung dennoch Folge leistet. Zur Entkräftung der Gebote des nationalen Anstandes und Ehrgefühls wird nun die Frage ins Feld geführt, ob unsere Geld- und Handelsgeschäfte bei Befolgung der Einladung gewinnen oder verlieren. Selbst wenn wir erhebliche geschäftliche Vortheile davon erwarten dürften, so wäre es um so weniger für uns angezeigt, daß wir für Geldgewinn unsere nationale Würde opfern, indem wir bei einem Hausherrn, der uns geringschätzig und feindlich behandelt, das Gastrecht in Anspruch nehmen, uns ihm als Herrn im Hause unterordnen, Anerkennungen und Gefälligkeiten von ihm erwarten und annehmen, weil wir vielleicht einen Handelsvortheil von den sozialen Demüthigungen, die uns dort in Aussicht stehen, gewärtigen. Dabei bin ich überzeugt, daß diese Erwartung eine irrthümliche ist, oder wo ist der Vortheil, den die deutsche Industrie von einer der Ausstellungen in Paris,

London, Wien, Philadelphia[1]) seit 1855 bisher gehabt hat? Der Fremdenverkehr dieser vier Städte hat zweifellos dabei gewonnen und die von ihm lebenden Pariser Industrien können der französischen Regierung gewiß dankbar sein, wenn es ihr gelingt, eine zahlreich besuchte Ausstellung in Scene zu setzen. Deutschland aber hat im Rückblick auf die drei letzten Ausstellungen von 1876, 1873 und 1867 keinen Anlaß, einer neuen und jedenfalls verfrühten Schaustellung unverhältnißmäßige Opfer zu bringen, zu einem Zeitpunkte, wo solche dem Staat wie dem Privatmann besonders schwer fallen und ein auch nur ebenso günstiges Resultat, wie das von 1867 und 1873 nicht in Aussicht steht. Alle die kostspieligen Anstrengungen, die empfohlen werden, um den augenblicklichen Rückgang oder die Ermattung unserer Industrie zu verdecken, werden Niemand täuschen und zur Durchführung wesentlicher Verbesserungen der allgemein anerkannten Mängel in unserer Art auszustellen, fehlen uns die Persönlichkeiten und die staatliche Disziplinirung.

Wenn es in manchen öffentlichen Blättern als selbstverständlich behandelt wird, daß wir der französischen Verfügung, welche für 1878 eine Weltausstellung ansetzt, Folge leisten müssen, so schreibe ich das zum Theil der Gedankenlosigkeit zu, mit welcher unsere Preß-Politiker noch immer französischer Leitung zu folgen gewohnt sind, und mit welcher sie dem Publikum jede französische Trivialität täglich zu lesen geben, — andererseits aber auch so manchen einflußreichen Stimmen solcher Leute, denen Weltausstellungen Aussicht auf amtliche oder private Vergnügungsreisen gewähren. Soweit mir eine Stimme dabei zusteht, kann ich sie nur im Sinne der Abmahnung von der Betheiligung an der Pariser Ausstellung abgeben, und wünsche, daß die Reichsregierung sich in dieser Beziehung nicht von der Presse in das Schlepptau nehmen lasse, sondern der öffentlichen Meinung gegenüber eine feste und leitende Stellung einnehme." [2])

26. November 1876. Fürst Bismarck regt bei dem Bundesrath die Beschluß-

[1]) In Betreff der Niederlage der deutschen Industrie auf der Weltausstellung in Philadelphia (Deutschlands Industrie habe den Grundsatz: billig aber schlecht) vgl. den Artikel der Provinzial-Korrespondenz „Die deutsche Industrie auf der Anklagebank" in der Nr. 33 vom 16. August 1876.

[2]) Einen guten Artikel zur Frage brachte die Post am 12. Oktober 1876

fassung über die Beschickung der Pariser Weltausstellung an.[1]) Derselbe beschließt einstimmig, daß eine Betheiligung des Deutschen Reichs an der zu Paris zu veranstaltenden Weltausstellung und eine Bewilligung von Geldmitteln zu diesem Zwecke nicht stattzufinden habe.[2])

136.

17. November 1876. **Varzin. Diktat, betreffend Erinnerungen zu dem Gesetzentwurf, über die Erhebung von Ausgleichungsabgaben. Benachtheiligung Deutschlands durch die Ausführung der Handelsverträge und Zollmaßregeln im Auslande. Sicherung der Freiheit der deutschen Zollgesetzgebung. Annahme des Gesetzentwurfs als Abschlagszahlung.**

„Der mit Schreiben vom 15. d. M.[3]) erhaltene Gesetzentwurf über

[1]) Das bereits in der Post vom 1. Dezember 1876 Nr. 286 veröffentlichte Schreiben lautet: „Nachdem der Botschafter der französischen Republik dem Auswärtigen Amt Mittheilung über die von der französischen Regierung für das Jahr 1878 in Aussicht genommene Ausstellung hatte zugehen lassen, ist den hohen verbündeten Regierungen durch das Reichskanzler-Amt hiervon mit dem Anheimstellen Mittheilung gemacht worden, sich zunächst über die Stellung zu vergewissern, welche die betheiligten industriellen Kreise zu dieser Frage einnehmen, und unter Erwägung des Ergebnisses die eigene Meinung festzustellen. Nachdem der Reichskanzler aus der Mittheilung der Regierungen ersehen kann, daß dieselben die angestellten Erhebungen beendigt und die einschlagenden Fragen selbst erwogen haben, beehrt sich derselbe dem Bundesrath die von der französischen Regierung erhaltene Mittheilung in Abschrift mit dem Antrage vorzulegen, ihn zur Beantwortung derselben durch eine Beschlußnahme über die Betheiligung des Deutschen Reichs an der gedachten Ausstellung und über die Bewilligung der dazu eventuell erforderlichen Geldmittel in den Stand zu setzen.
v. Bismarck."

[2]) Unterm 13. Februar 1877 erging an den Oberpräsidenten von Möller in Straßburg nachstehendes, bereits in der Vossischen Zeitung vom 24. Febr. 1877 Nr. 46 veröffentlichtes, vertrauliches Schreiben: „Ein im Elsässer Journal veröffentlichtes, nach Hagenau gerichtetes offizielles Schreiben des Direktors der Auswärtigen Sektion in der Pariser Ausstellungs-Kommission enthält die Angabe, daß dem französischen Generalkommissariat noch keine offizielle Kunde von Deutschlands Weigerung, sich an der Weltausstellung von 1878 zu betheiligen, zugegangen sei, und daß unterdessen der den Ausstellern aus dem Deutschen Reiche bestimmte Raum reservirt bleibe. Diese Angabe ist, soweit die deutsche Regierung dabei in Betracht kommt, nicht zutreffend. Die deutsche Regierung hat ihren Entschluß, sich an der Pariser Weltausstellung nicht zu betheiligen, alsbald, nachdem er gefaßt war, der französischen Regierung auf diplomatischem Wege mitgetheilt, und ist der definitive Karakter dieses Entschlusses unverändert. Wenn das Generalkommissariat der Ausstellung davon bisher keine Kenntniß erhalten hat, so kann die Unterlassung der Mittheilung jedenfalls nicht auf die deutsche Regierung zurückgeführt werden. Berlin, den 13. Februar 1877. Der Reichskanzler: gez. v. Bismarck."

[3]) Mittelst dieses Schreibens hatte der Staatsminister Hofmann dem Fürsten

Ausgleichungsabgaben[1]) giebt auch in der neuen Fassung zu folgenden Bedenken Anlaß.

Die Paragraphen 1 und, noch mehr, 2 legen uns die Last eines Beweises auf, dessen Führung meistens sehr schwierig sein wird. Die thatsächlichen Ausführungsprämien liegen zum Theil in Verwaltungsbestimmungen, welche sich unserer Kontrole und noch mehr unserem juristischen Nachweis entziehen, zum Theil aber auch in der Aufstellung wissenschaftlicher und technischer Sätze, über deren Richtigkeit man verschiedener Meinung sein kann.

Besonders schwierig aber wird diesen Faktoren gegenüber der durch §. 2 bedingte genaue Nachweis der Höhe der thatsächlich gewährten Ausfuhrprämie.

Der Beweis für die Voraussetzungen von §§. 1 und 2 wird aber nicht nur der fremden Regierung, sondern auch in jedem einzelnen Falle den etwa dissentirenden Stimmen im Bundesrath und Reichstag gegenüber geführt werden müssen.

Ich glaube, daß wir gegenüber dem geringeren Maße von Gewissenhaftigkeit, welches vom Auslande bei Ausführung der Verträge zur Anwendung gebracht wird, und bei der größeren Leichtigkeit, mit welcher

---

Bismarck den Gesetzentwurf, betreffend die Erhebung von Ausgleichungsabgaben, in derjenigen Fassung mitgetheilt, wie derselbe aus den Berathungen der Kommissare der betheiligten Ministerien und des Staatsministeriums hervorgegangen war. Vgl. Urkunde 134.

[1]) Der Gesetzentwurf hatte folgenden Wortlaut: „Wir Wilhelm ꝛc.

§. 1. Gegenstände, deren Ausfuhr in einem anderen Lande thatsächlich durch Ausfuhrprämien begünstigt ist, können durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths bei der Einfuhr in das deutsche Zollgebiet mit einer Ausgleichungsabgabe belegt werden.

§. 2. Die Ausgleichungsabgabe darf den Betrag der Ausfuhrprämie nicht übersteigen.

§. 3. Die Erhebung der Ausgleichungsabgabe kann entweder für die Erzeugnisse eines bestimmten Landes oder ohne Rücksicht auf den Ursprung der eingehenden Waaren für alle oder für bestimmte Grenzstrecken angeordnet werden.

§. 4. Die Anordnung der Erhebung einer Ausgleichungsabgabe soll der Regel nach wenigstens 4 Wochen vor dem Zeitpunkte, mit welchem sie in Kraft tritt, zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

§. 5. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Eingangszölle finden auch auf die Ausgleichungsabgaben Anwendung.

§. 6. Eine auf Grund des §. 1 erlassene Kaiserliche Verordnung ist außer Kraft zu setzen, wenn und soweit die Veranlassung zur Einführung der Ausgleichungsabgabe fortgefallen ist."

sich der Zollapparat in anderen Ländern für uneingestandene Zwecke der Regierung benutzen läßt, bei allen Verträgen zu kurz kommen werden, welche auf der Voraussetzung beruhen, daß sie von den fremdländischen Beamten mit derselben bona fides zur Ausführung gebracht werden, wie von den unsrigen.[1]) Es ist deshalb meines Erachtens für uns nicht rathsam, Handelsverträge abzuschließen, welche durch feste, konventionelle Tarifpositionen oder auf anderem Wege uns für die Dauer des Vertrags die Freiheit der Gesetzgebung auf dem Gebiete der Zölle beschränken. Nur in dieser Freiheit und ihrer rücksichtslosen Benutzung[2]) gegenüber jeder von uns erkannten, wenn auch juristisch nicht nachweislichen Benachtheiligung werden wir gegen letztere Schutz finden.

Ich werde in wenigen Tagen in Berlin sein und würde mich gern überzeugen, daß meine Bedenken gegen den anliegenden Entwurf unbegründet sind; denn derselbe hat den Vortheil, auf die Abhülfe, die ich erst von dem Erlöschen der jetzigen Handelsverträge erwarte, eine sofortige Abschlagszahlung[3]) zu gewähren."[4])

137.

13. Februar 1877. **Schreiben[5]) an den Finanzminister Camphausen, betreffend die Verminderung der Matrikularbeiträge mittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs. Be-**

[1]) Vgl. über diese Beobachtung auch oben S. 241.

[2]) Kurze Zeit später betonte der Reichskanzler diesen Standpunkt auch im Reichstag. Vgl. dessen Reden über die Einführung von Retorsionszöllen vom 5. und 12. Dezember 1876 („Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 112 ff. und 116).

[3]) Das Wort „Abschlagszahlung" gebrauchte Fürst Bismarck auch in der Reichstagsrede vom 12. Dezember 1876; dasselbe gab zu vielen Kommentaren Anlaß.

[4]) Ein nach den vorstehenden Direktiven umgearbeiteter Gesetzentwurf wurde vom Reichskanzler unterm 7. Dezember 1876 dem Reichstag vorgelegt, von demselben jedoch im Laufe der Session nicht erledigt. Vgl. das Nähere in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 115—117 und wegen der erneuten Einbringung desselben am 18. April 1877 a. a. O. S. 125. Daß der wirthschaftliche Niedergang in der fehlerhaften Handelspolitik seine Ursache habe, wollte die offiziöse Presse immer noch nicht anerkennen. Vgl. z. B. den Artikel „Eine französische Stimme über die wirthschaftliche Krisis in Deutschland" in der Provinzial-Korrespondenz vom 22. November 1876 Nr. 47 und wegen der weiteren Entwicklung Urkunde 137.

[5]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Reichskanzler.

Fürwortung indirekter Steuern auf die in Massen verzehrten, entbehrlichen Verzehrungsgegenstände. Einführung einer Reichsstempelabgabe. Schutz der deutschen Industrie gegen Benachtheiligung durch fremde Zoll- und Steuereinrichtungen. Aenderung der Normirung der Ausfuhrvergütungen. Vorläufige Erhöhung gewisser bestehender Steuern. Kommissarische Berathung des Reformplans.

„Ew. Excellenz gestattete ich mir unter heutigem Datum eine vorläufige Bilanz des Reichshaushalts-Etats für das Jahr 1877/78 mitzutheilen, aus welcher hervorgeht, daß in Folge der Steigerung der Reichsausgaben einerseits und der wesentlichen Verminderung der aus den Ueberschüssen früherer Jahre zu entnehmenden Deckungsmittel andererseits der durch gleichmäßige Matrikularbeiträge aller Staaten zu deckende Betrag sich gegen das Jahr 1876 um ca. 24 Millionen Mark erhöht.[1])

Die sowohl im Bundesrath als auch im Reichstag vertretene und von mir getheilte Ansicht, daß die Matrikularbeiträge zwar den in Art. 70[2]) der Verfassung angezeigten Weg zur Beschaffung des dem Reiche fehlenden Geldbedarfs bilden, aber dem Grundsatz einer gleichmäßigen Vertheilung der Reichslasten thatsächlich nicht entsprechen,[3]) läßt es gewiß als unerwünscht erscheinen, wenn die Matrikularbeiträge um einen so bedeutenden Betrag erhöht werden müssen. Indessen ist es nicht in erster Linie eine verfassungsmäßige Aufgabe des Reichskanzlers, anderweitige Deckungsmittel in Vorschlag zu bringen.[4]) Die von demselben zu vertretende Reichsfinanz-

[1]) Vgl. den Artikel „Die Finanzlage des Deutschen Reichs" in der Provinzial-Korrespondenz vom 8. November 1876 Nr. 45.

[2]) Dieser Artikel lautet: „Zur Bestreitung aller gemeinschaftlichen Ausgaben dienen zunächst die etwaigen Ueberschüsse der Vorjahre, sowie die aus den Zöllen, den gemeinschaftlichen Verbrauchssteuern und aus dem Post- und Telegraphenwesen fließenden gemeinschaftlichen Einnahmen. Insoweit dieselben durch diese Einnahmen nicht gedeckt werden, sind sie, so lange Reichssteuern nicht eingeführt sind, durch Beiträge der einzelnen Bundesstaaten nach Maßgabe ihrer Bevölkerung aufzubringen, welche bis zur Höhe des budgetmäßigen Betrags durch den Reichskanzler ausgeschrieben werden".

[3]) Vgl. oben S. 120 und wegen der Bestrebungen des Reichskanzlers, die Matrikularbeiträge zu beseitigen, dessen Reichstagsreden vom 1. Mai 1872 und 22. November 1875 in „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 67, 71.

[4]) Dieser Gedanke findet sich weiter ausgeführt in dem Schreiben des Fürsten Bismarck an den Staatsminister von Bülow d. d. 21. Dez. 1877 („Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 103).

verwaltung folgt vielmehr nur der ihr durch Artikel 70 der Reichsverfassung gegebenen Direktive, wenn sie in Ermangelung ausreichender eigener Einnahmen den Ausfall an Ueberschüssen früherer Jahre durch Matrikularbeiträge zu decken sucht. Das entscheidende Interesse an der möglichsten Minderung der Matrikularbeiträge liegt vielmehr bei den Finanzverwaltungen der Einzelstaaten.

Auch für Preußen wird, wenn eine Erhöhung der Matrikularbeiträge um 24 Millionen Mark für das Etatsjahr 1877/78 eintritt, eine Mehrausgabe erwachsen,[1]) für welche der preußische Staatshaushalt verfügbare Mittel zur Zeit nicht bietet.

Ich stelle daher anheim, ob die Königlich preußische Regierung vielleicht schon jetzt die Frage in Erwägung zu ziehen geneigt ist, in welcher Weise auf Verminderung der Matrikularbeiträge für die Dauer hinzuwirken sein wird. Ich werde dazu nach Maßgabe der verfassungsmäßigen Beziehungen zwischen dem Reiche und der Krone Preußen bereitwillig mitwirken, halte mich aber zu einseitiger Initiative in dieser Richtung, nach den verfassungsmäßigen Attributionen des Reichskanzlers, nicht für berufen.

Eine Verminderung der Matrikularbeiträge ist m. E. für die Dauer nach Lage der Dinge nur vermittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs möglich.[2])

In der Reichstagssitzung vom 22. November 1875 bei Berathung der damals gemachten Vorlage über die Erhöhung der Brausteuer habe ich einige Gründe näher dargelegt, aus welchen es sich m. E. empfiehlt, eine Vermehrung der indirekten Abgaben, insbesondere eine Erhöhung der Zölle und Steuern von denjenigen Verzehrungsgegenständen ins Auge zu fassen, welche, ohne zu den nothwendigen Mitteln der Ernährung zu gehören, dennoch in großen Mengen konsumirt werden.[3]) Ich zähle dahin außer

---

[1]) Ueber die Finanzlage Preußens hatte sich der Finanzminister Camphausen am 16. Januar 1877 bei der Vorlegung des Staatshaushalts-Etats für das Jahr 1877/78 in allgemeinen Zügen geäußert.

[2]) Man vgl. zu diesem Ausspruche die Reichstagsrede des Kanzlers vom 10. März 1877 („Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 119 ff.).

[3]) Abgedruckt findet sich die erwähnte Reichstagsrede in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 71 ff. Speziell wegen der Art der Tabackbesteuerung vgl. Urkunde 150.

Taback[1]) und Zucker vor allen Dingen Wein, Bier,[2]) Branntwein und Kaffee; ferner Petroleum und im Zusammenhange damit: Gas.[3]) Diese Artikel können meiner Ansicht nach wesentlich, und einige davon sehr viel höher als jetzt, besteuert werden, ohne daß der Verbrauch beträchtlich abnehmen oder die Erhöhung der Abgaben den Einzelnen ebenso empfindlich treffen wird, wie jede Erhöhung direkter Steuern es thun würde.

Sodann scheint es mir, daß der schon früher erwogene[4]) und in der letzten Reichstagssession wiederholt angeregte Gedanke der Einführung einer Reichsstempelsteuer,[5]) wodurch der Umsatz in beweglichen Werthen getroffen und eine Ausgleichung mit den auf dem unbeweglichen Besitz ruhenden Stempelabgaben herbeigeführt würde, weiter verfolgt und soweit als möglich verwirklicht werden sollte.

Endlich würde bei der anzustrebenden Reform auch darauf Bedacht zu nehmen sein, daß die deutsche Industrie gegen Benachtheiligungen wirksam geschützt wird, welche ihr durch die Zoll- und Steuereinrichtungen anderer Staaten bereitet sind.[6]) Es wird sich darum handeln, für die Ausfuhr der wichtigsten Erzeugnisse der deutschen Industrie nach anderen

---

[1]) Am 6. Oktober 1877 theilte der Staatsminister von Bülow dem Staatsministerium im ausdrücklichen Auftrage des Fürsten Bismarck einen Bericht des Kaiserlichen Gesandten in Washington vom 21. September 1877 mit, betr. die zunehmenden Erträgnisse der Tabacksteuer in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

[2]) Vgl. hierüber auch Urkunde 149.

[3]) Wegen dieses Steuerobjekts vgl. oben S. 123 Note 2. Dasselbe wurde nicht weiter verfolgt. Vgl. unten 6. April 1879.

[4]) Die Einführung einer Stempelsteuer (Börsensteuer) war vom Reichskanzler in den Jahren 1869 und 1875 ohne Erfolg vorgeschlagen worden. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 46 u. 61; wegen gerechterer Vertheilung der Stempelsteuern a. a. O. S. 75.

[5]) In der Sitzung des Reichstags vom 15. Dez. 1876 hatte der Abgeordnete Dr. Wehrenpfennig den Antrag gestellt, den Reichskanzler zu ersuchen, über die in den einzelnen Bundesstaaten zur Erhebung kommenden Stempelsteuern oder den Stempelsteuern gleich zu erachtenden Steuern resp. die daraus fließenden Jahreserträge, dem Reichstag baldthunlichst eine nach den einzelnen Kategorien geordnete statistische Uebersicht vorlegen zu wollen. Vgl. hierüber den stenographischen Bericht über die Reichstagssitzung vom 15. Dezember 1876 S. 817 und 818.

[6]) Vgl. die Urkunden 133, 134 und 136. Wie dieser Satz und die Fortsetzung desselben ersehen läßt, nahm auch der zollpolitische Reformplan des Fürsten Bismarck bereits bestimmtere Formen an, wovon nach außen allerdings nichts verlautete. Daß das oben erwähnte Programm den Beifall des Finanzministers nicht fand, kann man ohne Weiteres voraussetzen.

Staaten mindestens dieselben günstigen Bedingungen herbeizuführen, unter welchen die Einfuhr der Industrieerzeugnisse aus diesen Staaten nach Deutschland erfolgt.

Dabei kommen nicht blos die beiderseitigen Einfuhrzölle,[1]) sondern auch die Ausfuhrvergütungen in Betracht, welche beiderseits, und zwar bei uns, wie ich befürchte, unzulänglich, bei dem konkurrirenden Auslande aber überschüssig gewährt werden.

Ein auf diesen Grundlagen aufzustellender Reformplan bedarf umfassender Vorarbeiten, und der jetzige Zeitpunkt ist zur definitiven Feststellung eines Programms insofern noch nicht geeignet, als die bestehenden Handelsverträge uns die Hände binden, und es sich erst nach Erneuerung der Verträge, zunächst des Vertrags mit Oesterreich-Ungarn,[2]) zeigen wird, inwieweit bei der künftigen Gestaltung unserer Zölle und Steuern auf vertragsmäßige Feststellungen mit dem Ausland Rücksicht genommen werden muß.

Wenn die Königlich preußische Regierung aber geneigt wäre, schon für das am 1. April d. J. beginnende Finanzjahr provisorische Einnahmequellen behufs Verminderung der Matrikularbeiträge in Vorschlag zu bringen, so befürchte ich zwar, daß solche aus ähnlichen Motiven wie frühere analoge Vorlagen vom Reichstag abgelehnt werden, bin aber gern bereit, sie im Bundesrath und Reichstag zu unterstützen, namentlich, wenn sie sich in der Richtung einer vorläufigen Erhöhung der bestehenden Zölle und Steuern auf Taback, Bier, Zucker, Branntwein bewegen.

Ew. Excellenz beehre ich mich zunächst um eine Aeußerung hierüber und eventuell um Bezeichnung eines Kommissarius zu ersuchen, welcher im Falle des Einverständnisses Ew. Excellenz mit meinem Vorschlag, über die Details der in dieser Hinsicht zu entwerfenden Gesetzesvorschrift mit

---

[1]) Eine schwere Schädigung der deutschen Exportinteressen war kürzlich dadurch erfolgt, daß Rußland durch die vorgeschriebene Zahlung der Zölle in Gold die Waaren wesentlich höher belastete. Unterm 31. Dezember 1876 benachrichtigte der Staatsminister v. Bülow im Auftrage des Fürsten Bismarck die Kaufmannschaft in Königsberg, auf Verwendung der Kaiserlichen Botschaft in St. Petersburg bei der Kaiserlich russischen Regierung sei von dem russischen Finanzminister angeordnet worden, daß für die bis zum 1. Januar 1877 per Eisenbahn eingetroffenen Waaren bis zum 10. Januar der Zoll noch wie bisher in Banknoten bezahlt werden dürfe.

[2]) Vgl. oben S. 232 und Urkunde 141.

dem Herrn Präsidenten des Reichskanzler-Amts in Berathung treten könnte." [1])

138.

12. März 1877. **Schreiben an das preußische Staatsministerium, betreffend die Ausführung des Reichseisenbahnprojekts. Ersuchen um eine Mittheilung über den Stand der Sache und die Intentionen der preußischen Regierung.**

„Das preußische Gesetz vom 4. Juni v. J., betr. die Uebertragung des Eigenthums ꝛc. des Staates an Eisenbahnen auf das Reich, [2]) harrt noch der Ausführung. Es steht zu erwarten, daß ich mich der Nothwendigkeit nicht werde entziehen können, mich dem jetzt versammelten Reichstag gegenüber in irgend einer Form über den Gegenstand zu äußern. Ausweislich der vom Herrn Minister für Handel ꝛc. wie vom Herrn Finanzminister mir zugegangenen Mittheilungen bestehen zwischen den zunächst

[1]) In einem späteren Stadium der Frage (9. März 1877) erklärte Fürst Bismarck, er halte es für unmöglich, schon in der jetzigen Reichstagssession eine Steuervorlage durchzubringen. Höchst bedenklich aber sei es, sich einer nochmaligen Ablehnung auszusetzen. Er wünsche nicht etappenweise durch Einbringung einzelner Steuervorlagen vorzugehen, sondern erstrebe eine durchgreifende Reform des gesammten Zoll- und Steuerwesens. Eine solche Reform werde durch Einführung einer Tabacksteuer nicht gefördert, sondern aller Wahrscheinlichkeit nach ins Unbestimmte vertagt. Man werde die Tabacksteuer allein vielleicht im Reichstag als Abschlagszahlung bewilligen, dann aber später um so entschiedener sich gegen die Besteuerung anderer Gegenstände erklären, die als Steuerobjekte ebenso empfehlenswerth seien. Nur dadurch, daß man diese Gegenstände, als welche er besonders Bier und Petroleum bezeichnen müsse, in Verbindung mit dem Tabak in Vorschlag bringe, könne man auf Annahme derselben rechnen. — Das Seitenstück zu der obenstehenden Urkunde bildet die Reichstagsrede des Fürsten Bismarck vom 10. März 1877 (vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 119), welche erst jetzt voll verständlich ist. Die Einbringung neuer Steuervorlagen im Reichstag unterbleibt, es unterbleiben aber auch die von dem Reichskanzler gewünschten Vorarbeiten zu einem allgemeinen Reformplane in Bezug auf die Steuern und die Zölle. Voraussichtlich ist diese letztere Unterlassung auf den Umstand zurückzuführen, daß bereits kurze Zeit später (April 1877) die Kanzlerkrisis zum Ausbruch gelangte, welche durch Beurlaubung des Fürsten Bismarck an Stelle des erbetenen Abschieds zur Erledigung gelangte. Eine Wiederbelebung des Steuerreformplans erfolgte erst im Dezember 1877, da Fürst Bismarck zuerst mit Herrn v. Bennigsen und demnächst mit dem Finanzminister Camphausen über die dem Reichstag zu unterbreitenden Steuerentwürfe verhandelte. Vgl. Urkunde 149 u. 150. Früher hatte die handelspolitische Frage zur Entscheidung gedrängt; vgl. hierüber die Urkunden 141 u. 144 ff.

[2]) Vgl. Urkunde 131.

betheiligten preußischen Ressorts sowohl bezüglich der nach Maßgabe des bezeichneten Gesetzes zu übertragenden Objekte, wie in Betreff der Modalitäten der Uebertragung Meinungsverschiedenheiten, so daß ich noch nicht in der Lage bin, auf Grund des vorliegenden Materials dem Reichstag eine die Intentionen der Königlich preußischen Regierung zum Ausdruck bringende amtliche Auskunft über die Sachlage zu ertheilen.

Mit dem vom Herrn Finanzminister in seinem Schreiben vom 8. d. M. mir gemachten Vorschlage, die Auskunft auf die allgemeine Mittheilung zu beschränken, daß die preußische Regierung mit den Vorbereitungen zur Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni v. J. unverzüglich vorgegangen und mit der ressortmäßigen Beschaffung des Materials für die Feststellung der wesentlichen Grundlagen der abzuschließenden Verträge beschäftigt sei, kann ich mich nicht einverstanden erklären, da damit für die bezweckte Klarlegung der dortseitigen Stellung zur Sache wenig gewonnen sein würde. Vielmehr sehe ich mich zu dem Ersuchen genöthigt, daß die Königlich preußische Regierung mich in den Stand setzen wolle, dem Reichstag bezüglich der Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 eine der Auffassung und den Absichten der preußischen Regierung entsprechende Auskunft zu ertheilen." [1])

139.

28. März 1877. **Votum, betreffend die Revision des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870. Beseitigung oder Abkürzung der für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebenen Frist. Gewährung der Unterstützung nicht in Geldbewilligungen. Vermehrung der Arbeitshäuser. Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden in Armensachen.** [2]) (Auszug.)

(Würdigung einzelner nebensächlicher Bestimmungen des von dem

[1]) In der Frühjahrs-Session 1877 wurde Fürst Bismarck nicht veranlaßt, sich über den Stand des Reichseisenbahnprojekts zu äußern. Wohl aber bemerkte derselbe in der Sitzung des Reichstags vom 25. Februar 1878 auf eine Anfrage des Abgeordneten Richter (Hagen), ob das gedachte Projekt definitiv aufgegeben sei: „Ich vermag diese Erklärung mit Bestimmtheit nicht zu geben, indem mir bisher diejenigen Ergebnisse der Ermittelungen und Entschließungen der preußischen Ressorts, die als Vorbedingung nothwendig sind, um mir ein Urtheil darüber zu bilden, nicht vorliegen." Vgl. unten 19. Juli 1878.

[2]) In der Sitzung des Staatsministeriums vom 9. März 1877 hatte der

Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten Dr. Friedenthal vorgelegten Gesetzentwurfs.)

„Anders verhält es sich mit der sub 3 erörterten Frage, ob die für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebene zweijährige Frist gänzlich zu beseitigen oder nur abzukürzen ist.[1]) Hier handelt es sich nicht allein um Bekämpfung einzelner, in die Augen springender Uebelstände, sondern um eine Revision der leitenden Prinzipien des Gesetzes. Ich bin geneigt, zwar persönlich der Ansicht zuzustimmen, daß die erwähnte Frist ganz beseitigt und ihr die Bestimmung substituirt werde, daß Jeder an dem Orte, wo er hülfsbedürftig geworden, auch hülfsberechtigt sei, und die daraus hervorgehenden Lasten nach Verhältniß ihrer Bedeutung von engeren oder weiteren Kreisen getragen werden. Nur dadurch wäre meines Erachtens eine durchgreifende Abhülfe der schädlichen Wirkungen unserer gegenwärtigen Armen- und Niederlassungs-Gesetzgebung erreichbar. Die Durchführung dieser Maßregel würde aber eine Verschiebung des ganzen Systems des Gesetzes zur Folge haben, und mir liegt daran, der ersten Reform des Gesetzes nicht noch mehr Schwierigkeiten zu bereiten, als ihr ohnehin entgegenstehen werden. Aus diesem Grunde schließe ich mich für jetzt den vom Herrn Landwirthschaftsminister vorgeschlagenen Reformen an, und namentlich der Herabsetzung der zweijährigen Frist auf eine einjährige.

Ministerpräsident den Wunsch ausgesprochen, daß die preußische Staatsregierung die Initiative zur Abänderung der über den Unterstützungswohnsitz geltenden gesetzlichen Bestimmungen ergreifen möge.

[1]) Das Gesetz von 1870 hatte die schwierige Aufgabe zu lösen, die Bestimmungen der Bundesverfassung und des Freizügigkeitsgesetzes in Betreff des Niederlassungsrechts und der Beschränkungen, welchen dies Recht im Fall der Hülfsbedürftigkeit unterworfen ist, durch einheitliche Vorschriften über die Uebernahme und die Unterstützung der Hülfsbedürftigen zu ergänzen. Die Lösung dieser Aufgabe auf der Grundlage des altpreußischen Systems des Unterstützungswohnsitzes gelang nicht ohne lebhaften Widerstand seitens der Anhänger des im übrigen Bundesgebiet hergebrachten Heimathssystems und nicht ohne Konzessionen an dieses System. Das im Kampf entgegengesetzter Anschauungen mühsam zu Stande gebrachte Werk zeigte bei der praktischen Anwendung schon bald Mängel. Verschärft und vervielfältigt wurden die zu Tage tretenden Uebelstände durch die Wirkungen der Freizügigkeit in Verbindung mit der Hinwegräumung zahlreicher anderer Schranken, dem schnellen Anwachsen der Verkehrsmittel, sowie dem rapiden Aufschwunge von Handel und Wandel nach dem französischen Kriege. Für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes hatte das Gesetz zweijährigen ununterbrochenen Aufenthalt, und für den Verlust ununterbrochene Abwesenheit während eines gleichen Zeitraums verlangt.

Wenn jedoch den Vorschlägen des Herrn Landwirthschaftministers gemäß der §. 29 des Gesetzes vom 6. Juni 1870 dahin abgeändert wird, daß die über Verpflegung erkrankter Dienstboten, Gesellen u. s. w. geltenden Bestimmungen auch auf Fabrikarbeiter Anwendung finden, und daß die Fristbestimmung von 6 Wochen, innerhalb welcher die Erkrankten auf Kosten der Aufenthaltsgemeinde zu verpflegen sind, eine Erweiterung bis auf 3 Monate erhält, — wenn ferner in Wiederanknüpfung an die frühere preußische Gesetzgebung den Verwaltungsbehörden die Ermächtigung ertheilt wird, arbeitsfähige Obdachlose, Arbeitsscheue, welche die öffentliche Armenpflege in Anspruch nehmen, und Personen, die pflichtwidrig ihre Angehörigen der Armenpflege anheimfallen lassen, zur Zwangsarbeit anzuhalten, so wird, wie ich glaube, auf eine Besserung der jetzigen übeln Zustände gerechnet werden können.

Es empfiehlt sich meines Erachtens, daß man mehr und mehr dazu übergeht, die erbetene Unterstützung nicht in Form von Geldbewilligungen, sondern durch Zuweisung von Kost und Wohnung unter Beanspruchung der Arbeitskraft des Nachsuchenden zu gewähren. Gegen Arbeitsscheue und Landstreicher bildet die Vermehrung der Arbeitshäuser das einzige Mittel, dessen Erfolg bisher in andern Ländern versucht worden ist, und sich da bewährt hat, wo die Unterbringung in Arbeitshäuser nicht ausschließlich von einem Richterspruche abhängig gemacht worden ist. Die nothwendige Schwerfälligkeit des Prozeßverfahrens, die Langwierigkeit des Instanzenzuges, die Schwierigkeit, Landstreicher bis zur endgültigen Entscheidung festzuhalten, machen den beabsichtigten Zweck in den meisten Fällen illusorisch. Auf dem Gebiete der Armenverwaltung wird ein praktisch wirksames Eingreifen nur unter wesentlicher Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden möglich werden." [1])

[1]) Unterm 30. Mai 1877 legte der Reichskanzler (in Vertretung Hofmann) dem Bundesrath im Namen des Präsidiums den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung und Ergänzung des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870, vor. Durch das vorgeschlagene Gesetz sollte die Grundlage für die Erwerbung des Unterstützungswohnsitzes dahin festgestellt werden, daß derjenige, welcher innerhalb eines Ortsarmenverbandes nach zurückgelegtem einundzwanzigsten Lebensjahre ein Jahr lang ununterbrochen seinen gewöhnlichen Aufenthalt gehabt hat, dadurch in demselben den Unterstützungswohnsitz erwirkte. An den Reichstag gelangte der Gesetzentwurf nicht; er muß also im Bundesrath auf Widerspruch gestoßen sein.

140.

23. Mai 1877. **Schreiben an den Senator Gustav Godeffroy in Hamburg, betreffend die Förderung des Transports westfälischer Kohlen nach Hamburg und die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes. Ankauf der Venloer Bahn.**

„Ew. Hochwohlgeboren erwidere ich auf das Schreiben vom 14. d. M.,[1]) daß ich von Ihren Bestrebungen, der westfälischen Steinkohle im Norden Deutschlands Eingang zu verschaffen, mit Interesse Kenntniß genommen habe.

Ob und unter welchen Modalitäten es für den Staat thunlich sein wird, Ihrem Vorschlage gemäß die Venloer Bahn anzukaufen, muß ich zunächst der ressortmäßigen Beurtheilung des Herrn Handelsministers überlassen. Von meinem Standpunkte aus werde ich gern jede Maßregel unterstützen, welche die Schäden der sich kreuzenden Sonderbestrebungen auf dem Gebiete der Tarifpolitik abzustellen geeignet ist.[2]) In erster Linie rechne ich dazu die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes."[3])

[1]) Adressat bemerkte hier, es habe ihm zu widersinnig geschienen, Jahr aus Jahr ein 25 Millionen deutscher Gelder nach England wandern zu sehen für englische Steinkohle, während Deutschland beinahe zu großen Reichthum dieses schwarzen Diamanten besitze. Er habe sich in Folge dessen bemüht, der westfälischen Steinkohle in unserem Norden und speziell in Hamburg Eingang zu verschaffen. Es sei ihm dies bis zu einem gewissen Grade gelungen; ein durchschlagender Erfolg, das heißt eine Verdrängung der englischen Kohle aus unseren deutschen Märkten scheitere aber an dem Tarifsatze der Cöln-Mindener Eisenbahn, welche sich nicht entschließen wolle, — ungeachtet der ihr nachweislich verbleibenden Rentabilität — die zur wirksamen Bekämpfung der englischen Konkurrenz absolut erforderlichen Frachtermäßigungen auf ihrer Bahn zu gewähren.

[2]) Mittelst Schreibens vom 23. Mai 1877 übersendet demnächst Fürst Bismarck die Godeffroysche Eingabe dem Handelsminister Dr. Achenbach. Bei dem Interesse, welches die Bestrebungen desselben zur Förderung des Absatzes deutscher Kohle unzweifelhaft verdienen, erscheine es wünschenswerth, den Vorschlag des Ankaufs der Venloer Bahn einer näheren Prüfung zu unterziehen. Die Bahn ging erst am 1. Februar 1880 mit der Cöln-Mindener Bahn in das Staatseigenthum über.

[3]) Zur Klarlegung der Eisenbahnpolitik der Regierung sah sich der Handelsminister Dr. Achenbach in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Dezember 1877 veranlaßt, gegenüber dem Abgeordn. Richter (Hagen), welcher der Regierung vorgeworfen hatte, einen gewaltsamen Druck auf die Privatbahnen, zunächst auf die Berlin-Stettiner Bahn, zu üben, um sie leichter in die Hand des Staates zu bringen. Der Minister leugnete Verstaatlichungsgelüste in Betreff der Berlin-Hamburger und Cöln-Mindener Bahn, gab indessen die Absicht zu, die Deutz-Gießener, die Oberhausen-Arnheimer Bahn und die Cölner Rheinbrücke seitens des Staates zu erwerben. „Die Regierung hat in den vergangenen Jahren ihren Standpunkt dahin klargelegt, daß es ihre Aufgabe sei, dominirende

141.

28. Juli 1877, **Varzin. Erlaß an den Botschafter Grafen zu Stolberg in Wien, betreffend die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn. Kein Zeitpunkt zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags. Befürchtung einer Schädigung der allgemeinen deutschen Interessen. Einführung eines Kontrolzolles für Vieh.** (Auszug.)

— — „Ich halte den gegenwärtigen Moment für außerordentlich ungünstig zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags.[1])

Ein absolutes Veto will ich deshalb aber gegen einen solchen nicht von Hause aus geltend machen, aus Rücksicht auf die österreichisch-ungarische Regierung und auf diejenigen, deren Privatinteressen beim Fortfall eines Tarifvertrags leiden würden. Aber unter keinen Umständen würden diesen Privatinteressen zu Liebe die allgemeinen Interessen der deutschen Nation geschädigt werden dürfen.

Sollten Ew. Erlaucht in irgend einem Stadium der Verhandlungen[2])

Linien in ihren Besitz zu bringen; es ist kein Hehl daraus gemacht, daß sie es als Aufgabe der Staatsverwaltung betrachte, die einzelnen Stücke der Staatsbahnen in Verbindung mit einander zu bringen und diejenigen Linien zu erwerben, die nach den verschiedenen Hauptrichtungen hin den Verkehr vorzugsweise beherrschen." Die Verwirklichung dieses Prinzips war erst dem Nachfolger des im März 1878 aus dem Handelsministerium geschiedenen Ministers Achenbach, Maybach vorbehalten, welcher zuerst die Stelle des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts, demnächst die des Unterstaatssekretärs im Handelsministerium bekleidet hatte. Vgl. Urkunde 158.

[1]) Nach der Kündigung des Handels- und Zollvertrags zwischen dem Zollverein und Oesterreich (vgl. oben S. 232) hatten am 16. April 1877 in Wien kommissarische Berathungen über die Erneuerung des Vertrags begonnen, welche zunächst bis Mitte Mai dauerten. Zum zweiten Mal reisten die deutschen Bevollmächtigten am 4. August 1877 nach Wien.

[2]) Deutscherseits wurde hierbei an den Grundgedanken der Vereinbarung von 1868 festgehalten; die im Jahre 1868 gewährten Verkehrserleichterungen sollten nicht allein bestehen bleiben, sondern womöglich noch weiter ausgedehnt werden. Deutschland war auf diesem Wege seit 1868 selbständig weiter vorgegangen; es hatte seinen Tarif mehrfach autonom durch Einführung von Zollbefreiungen und Zollermäßigungen abgeändert. Die Konventionaltarife von 1868 gewährten Oesterreich vielfach höhere Sätze, als Deutschland. Umsomehr mußte Letzteres darauf sehen, für diejenigen Gegenstände, welche bei der deutschen Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn eine bedeutende Rolle spielten, Ermäßigungen der dortigen Eingangszölle zu erlangen. Bei einigen wenigen Artikeln gebot das handelspolitische Interesse Deutschlands, die Ausscheidung derselben aus den Konventionaltarifen und das Recht der autonomen Feststellung zu fordern.

den Eindruck erhalten, daß bei den Kommissarien das Bedürfniß „daß" abgeschlossen werde, stärker sein, als die Besonnenheit über das „wie", so würde ich um schleunige telegraphische Mittheilung Ihrerseits bitten.

Als einziges Detail bemerke ich für heute, daß ich, Angesichts der neuen Einschleppung der Rinderpest, eine Kontrolabgabe auf Vieh für eins unserer unabweislichen Bedürfnisse halte,[1]) schon um die Thätigkeit der Zollbehörden zur Mitwirkung gegen die unerlaubte Grenzüberschreitung des Viehes zu gewinnen."[2])

142.

10. August 1877, **Varzin. Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. das Institut der Fabrikinspektoren. Fehlerhafte Organisation desselben. Zweifel an seiner gesetzlichen Berechtigung. Die diskretionäre Gewalt des Fabrikinspektors. Die Wirkungen des bestehenden Verhältnisses in Bezug auf die Industrie und die Unzufriedenheit der Regierten mit der Regierung. Widerspruch gegen den Entwurf eines Fabrikgesetzes. Würdigung der Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber. Erschwerungen im Fabrikbetriebe und in der Fabrikanlage. Kritik der Bestimmungen zum Schutze der jugendlichen Arbeiter. Trennung der Geschlechter bei der Arbeit. Uebertreibungen in der Bevormundung zur Verhütung menschlicher Gefahren. Die Lösung der sozialen Frage liegt in der Arbeiter-Unfall- und Invalidenversorgung.**

„Bei meiner Anwesenheit auf dem Lande habe ich Gelegenheit gehabt, in benachbarten Fabriken die Thätigkeit der neu eingesetzten Fabrikinspektion zu beobachten und in Folge der dabei erhaltenen Eindrücke bei dem Fabrikinspektor der Provinz, Herrn Hertel, mir nähere Auskunft über seine Instruktionen und Vollmachten erbeten. Nach Kenntnißnahme von denselben glaube ich, daß das Institut der Fabrikinspektoren, so wie es augenblicklich organisirt ist,[3]) in seiner gesetzlichen Berechtigung zweifelhaft, in seiner praktischen Wirksamkeit aber nachtheilig für die Industrie wirken wird.

[1]) Vgl. hierüber auch die Urkunde 147.

[2]) Wegen der weiteren Entwicklung dieser Vertragsverhandlungen vgl. unten S. 266.

[3]) Wie aus der späteren Darstellung ersichtlich ist, wurde das Institut

Ich weiß nicht, ob das Maß von diskretionärer Machtvollkommenheit, welches dem Fabrikinspektor beigelegt ist, den Intentionen Ew. Excellenz entspricht, glaube aber, daß derselbe nicht über die ihm ertheilten Dienstanweisungen hinausgeht und diese aufrichtig und mit Hingebung auszuführen sucht. Ew. Excellenz wollen aus den Anlagen das Nähere darüber entnehmen. Es geht aus denselben hervor, daß der Fabrikinspektor alle diejenigen Aenderungen und Einrichtungen, welche er im Sinne des §. 107 der Gewerbeordnung[1]) persönlich für nützlich hält, auf eigene Verantwortung anordnet, einen kurzen Termin zur Ausführung setzt und die Anzeige, daß seine Anordnungen vollzogen sind, bis zum 15. August, also in 14 Tagen, erwartet, daß es ferner, wie sein Schreiben vom 31. Juli zeigt, in seiner Macht steht, Remonstrationen gegenüber von seinem Einschreiten vorläufig abzusehen oder dabei zu beharren, ohne hierin durch eine gesetzliche Norm gebunden zu sein. Der §. 107 spricht von Einrichtungen, die „nothwendig" sind, sagt aber nicht, wer zu entscheiden hat, was „nothwendig" sei. Daß er diese Entscheidung in die Hand von Einzelbeamten von der Stellung und Vorbildung der Fabrikinspektoren hat legen wollen, zu der Annahme halte ich die Königliche Regierung nicht für berechtigt. Thatsächlich liegt es aber so. Wenn der Fabrikinhaber sich durch Anordnungen des Inspektors beschwert fühlt, so kann er zwar den Rekurs ergreifen, er wird sich in der Regel und erfahrungsmäßig aber hüten, dies zu thun; bei der großen diskretionären Gewalt des Fabrikinspektors liegt ihm viel mehr daran, sich dessen guten Willen zu erhalten, als die Kosten und die Unbequemlichkeiten zu vermeiden, welche die Ausführung unzweckmäßiger Anordnungen der Inspektion ihm auferlegt. Der Fabrikant sagt sich, daß, wenn er den Inspektor zu seinem Gegner macht, derselbe in dem Arsenal der Gesetzgebung die Mittel besitzt, ihm seinen Gewerbebetrieb wesentlich zu erschweren; er sagt sich, daß in den Rekursinstanzen das unantastbare technische Gutachten, welches die erste Instanz an Ort und Stelle

im Jahre 1878 von dem Bundesrath anderweitig organisirt, und zwar im Wesentlichen nach Maßgabe der Vorschläge des Fürsten Bismarck.

[1]) Diese Gesetzesbestimmung lautete nach alter Fassung der Gewerbeordnung: „Jeder Gewerbeunternehmer ist verbunden, auf seine Kosten alle diejenigen Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten, welche mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Gewerbebetriebs und der Betriebsstätte zu thunlichster Sicherung der Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendig sind."

abgegeben hat und aufrecht erhält, sich erfahrungsmäßig auch durch die späteren Instanzen siegreich durchschlägt; der Fabrikant hat ferner nicht immer die Zeit übrig, auch oft nicht die Geschäftskunde, welche erforderlich sind, um einen Streit den Behörden gegenüber im Schriftwechsel durchzuführen. Kurz, er fügt sich lieber auch gegen besseres Wissen und im Gefühl, Unrecht zu leiden; aber seine Verstimmung äußert sich bei den Wahlen und bei all' den Gelegenheiten, wo sein freundliches oder feindliches Urtheil über die Regierung Ausdruck finden kann. Ich vermag mir, nach meinen persönlichen Erfahrungen in den außeramtlichen Kreisen, vielfach Rechenschaft darüber zu geben, wie in den konservativsten, ruhigsten und sonst nicht unverständigen Kreisen der Wähler und der Zeitungsleser das unbestimmte Gefühl sich festgesetzt hat, daß man die Kandidaten und die Blätter fördern müsse, von welchen Schutz gegen die Regierung und ihre Beamten zu erhoffen sei. Die Empfindlichkeiten über Mißachtung persönlicher Rechte kommen allen Ressorts gegenüber vor; am häufigsten meiner Erfahrung nach aber in den Ew. Excellenz untergebenen technischen Fächern.

Ich bin in der Lage, die Wirkung unserer gesetzgeberischen und administrativen Arbeiten zu beobachten, weil ich nicht blos der regierenden und gesetzgebenden Klasse angehöre, sondern auch der regierten und selbst fühle, wie fehlerhafte Gesetze wirken. Wenn das Geschick einer so einflußreichen Klasse, wie die Fabrikbesitzer einer Provinz, von den individuellen technischen Ansichten und von der individuellen Gesetzauslegung eines einzelnen, gewiß wohlgesinnten, aber vielleicht enthusiastischen Beamten von lebhaftem Selbstgefühl abhängt, so liegt hierin eine bedeutende und unnöthige Erweiterung des Feldes, auf dem die Regierung sich Feinde macht und auf dem die Regierung auf ihre Kosten die Verantwortlichkeit für die Irrthümer und Uebertreibungen einzelner Beamten übernimmt.

Daß die Anordnungen eines wohlmeinenden Fabrikinspektors nicht immer zweckmäßig sind, liegt in der Natur der Sache, trägt aber wesentlich dazu bei, die Verstimmung über die Eingriffe in Privatrechte zu steigern.

Die Fabrikinspektoren sollen dem Vernehmen nach schon jetzt fast sämmtlich technisch gebildete Männer sein, aber in welchem Maße sind sie das? Sind sie es mit der Universalität, die für dieses Amt, wenn es

isolirt und nach Willkür ausgeübt werden soll, verlangt werden müßte? Haben sie, neben ihrer Eigenschaft als Techniker, das Maß von juristischer, politischer und sozialer Bildung, vor allem die Selbstbeherrschung, welche mit einer so eingreifenden Stellung nothwendig verbunden sein müßte? Mir liegt in dieser Beziehung die Erinnerung nahe an die Kreis-Baumeister, unter deren Aufsicht die Dampfkessel stehen, mitunter ohne daß dieselben die Zusammensetzung einer Dampfmaschine kennen. Nichtsdestoweniger besaßen und besitzen sie eine Machtvollkommenheit, die mitunter zu Erpressung, bei Halbgebildeten aber zur Bethätigung einer rechthaberischen Herrschsucht benutzt worden ist und benutzt wird. Ich fürchte, daß wir uns in dem Institute der Fabrikinspektoren auf einem etwas höheren Niveau eine ähnliche Gefahr schaffen. Ein Einzelbeamter mit einer so großen Machtvollkommenheit ist Versuchungen verschiedener Art ausgesetzt; er kann nicht geringen Schaden anrichten durch den unbedingten Glauben an die Ueberlegenheit eigner Einsicht, durch das Autoritätsbedürfniß, welches sich der besten Beamten in den mit dem Publikum in direkter Berührung stehenden Kategorien mitunter in krankhafter Weise bemächtigt, durch Rechthaberei, durch enthusiastischen Idealismus. — Der Vorrath, innerhalb dessen wir geeignete Persönlichkeiten zu einer solchen Stellung suchen können, ist ein beschränkter, und Ew. Excellenz werden mir darin Recht geben, daß wir Mangel an Beamten haben, deren Sachkunde und Zuverlässigkeit für derartige Anstellungen gleichmäßig verbürgt wären.

Der Ruf unserer Beamten ist in Bezug auf deren Integrität in allen den Fächern, in welchen er auch vor 1848 bestand, wie ich glaube, noch jetzt intakt, in anderen aber haben wir früher den Zuständen großer Nachbarreiche nicht viel vorzuwerfen gehabt; ich möchte nicht die Hand dazu bieten, den Gefahren nach dieser Richtung weitere Thore zu öffnen, und bin nicht bereit, die ministerielle Verantwortlichkeit für die Wirkungen zu theilen, welche das Institut der Fabrikinspektoren, wenn es in der bisherigen Richtung weiter ausgebildet wird, auf die Schädigung unserer Industrie und auf die berechtigte Unzufriedenheit der Regierten mit ihrer Regierung meines Erachtens haben kann. Wie weit in dieser Richtung die Aspirationen der in unserer Gesetzgebung mitwirkenden Faktoren bereits gehen, habe ich aus dem Gesetzentwurfe entnommen, welcher mir unter dem Namen eines „Fabrikgesetzes" in diesen Tagen von dem Reichskanzler-Amt vorge-

legt worden ist[1]) und welcher, wie ich wohl annehmen darf, seine Herstellung wesentlich der Thätigkeit der Beamten des Königlichen Handelsministeriums verdankt. . . .

Ich halte im Wesentlichen an dem prinzipiellen Theile meines Votums vom 30. September v. J.[2]) fest und betrachte es als eine Verirrung, in die wir auf Grund vorgefaßter Meinungen einzelner Persönlichkeiten gerathen, wenn wir glauben, die Schwierigkeiten, welche das Verhältniß der Arbeitgeber und Arbeiter mit sich bringt, durch Schöpfung einer neuen Beamtenklasse zu lösen, welche alle Keime zur Vervielfältigung büreaukratischer Mißgriffe in sich trägt. Die Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber drehen sich wesentlich um die Höhe des Antheils eines jeden am Gewinn und um die Höhe der Leistungen, welche vom Arbeiter verlangt werden darf, um Lohn und Arbeitszeit. Daß irgendwie die Punkte, welche der vorliegende Entwurf berührt, und namentlich die Sorge für körperliche Sicherheit der Arbeiter, für die Schonung der Jugend, für die Trennung der Geschlechter, für die Sonntagsheiligung — auch wenn diese Fragen viel befriedigender gelöst würden, als es der Entwurf beabsichtigt — daß die Steigerung der Macht der Staatsbeamten den Frieden der Arbeiter und der Patrone herstellen würde, ist nicht anzunehmen. Im Gegentheil, jede weitere Hemmung und künstliche Beschränkung im Fabrikbetriebe vermindert die Fähigkeit des Arbeitgebers zur Lohnzahlung.

Die Erschwerungen, welche Gesetzentwürfe wie die fraglichen der Industrie auferlegen, machen sich schon im Stadium der Fabrikanlagen geltend. Schon jetzt sind Konzessionen im Sinne der Gewerbeordnung bei der einfachsten Sachlage und bei Abwesenheit aller Proteste in vier bis fünf

---

[1]) Aus unmittelbar vorhergehenden kommissarischen Berathungen waren drei Gesetzentwürfe hervorgegangen, nämlich A. der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, welcher unter entsprechender Abänderung des Titels VII der Gewerbeordnung die Verhältnisse der gewerblichen Arbeiter im Allgemeinen, insbesondere aber die Lehrlingsverhältnisse zu regeln bestimmt war; B. der Entwurf eines Fabrikgesetzes, welcher Bestimmungen über die Fabrikarbeit, insbesondere Einrichtung und Betrieb der Fabriken, den Erlaß von Fabrikordnungen, Sonntags- und Nachtarbeit, die Beschäftigung der jugendlichen und der weiblichen Fabrikarbeiter und die Einrichtung besonderer Fabrikinspektoren enthielt; C. der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Entscheidung in Streitigkeiten der Gewerbetreibenden, welcher die Ausführung des im §. 108 der Gewerbeordnung ausgedrückten Gedankens zum Gegenstand hatte.

[2]) Vgl. Urkunde 132.

Monaten nicht leicht durch die amtlichen Stadien zu bringen, um wieviel= mehr werden diese Fristen sich verlängern, wenn auch der Fabrikinspektor mit seinen wohlmeinenden Uebertreibungen vorher gehört werden muß und die Friktion der Kompetenzen und der sich kreuzende Schriftwechsel dadurch vervielfältigt werden. Es hängt mit den besten Eigenschaften unserer Be= amten zusammen, daß jeder die Ansprüche seines Ressorts übertreibt und sie erschöpfend erledigt sehen will, ehe er anderen Ressorts, namentlich aber ehe er den Interessen der Regierten ein Existenzrecht einräumt. Wenn von der Industrie alle Gefahren, mit denen sie die Sicherheit und die Gesundheit des Arbeiters bedrohen kann, fern gehalten werden sollen, so müßte den Pulver= und Dynamitfabriken, der Verarbeitung von giftigen Stoffen und den Anstrengungen, wie die der Glasfabrikation und andere, die eben nur eine kurze und hochbezahlte Periode eines Arbeiterlebens hin= durch ertragen werden können, schon jedes Existenzrecht versagt werden, und zur Einrichtung der meisten übrigen Fabriken würden so umfangreiche und kostspielige Vorbedingungen gehören, daß sich nur selten und bei un= gewöhnlichen Gewinnverhältnissen Unternehmer dazu finden würden. Schon jetzt hat die wohlwollende Sorge für jugendliche Arbeiter die Folge, daß die Arbeitgeber in der Regel Arbeiter unter 16 Jahren nicht annehmen, und daß die letzteren, verdienstlos und allen Gefahren des Müßiggangs ausgesetzt, ihren Eltern zur Last liegen.

Wenn der Entwurf an einer anderen Stelle glaubt, durch Trennung der Geschlechter in verschiedenen Arbeitsräumen die Sittlichkeit zu fördern, so meine ich, daß auch hier Anschauungen zu Grunde liegen, die dem praktischen Leben nicht entstammen. Während der Arbeit bietet sich zu unsittlicher Annäherung der Geschlechter kaum Gelegenheit und Muße, man müßte dann auch das gemeinsame Verlassen der Lokale beaufsichtigen und man hätte noch vielmehr Anlaß, in jeder Landwirthschaft die gemeinsamen Arbeiten beider Geschlechter in dunklen Scheunen und Heubodenräumen zu inhibiren und diese landwirthschaftlichen Thätigkeiten einer besonderen In= spektion zu unterziehen. Ob eine solche Trennung der Geschlechter eine Erschwerung resp. Hemmung der Thätigkeit der Fabrik mit sich führen soll, würde nach dem Entwurfe wesentlich von der persönlichen Auffassung des betreffenden Inspektors abhängen. Wenn derselbe jeden Raum, der nicht durch Wände und geschlossene Thüren getheilt ist, als einen einheitlichen

auffaßt, so wird eben in jeder Industrie, welche ihrer Natur nach von einem großen schuppenartigen Raum umfaßt und gedeckt wird, nur eines der beiden Geschlechter verwendbar sein.

Ich habe kein rechtes Verständniß dafür — und ich glaube, auch Andere, die nicht gerade in engere Ideenkreise sich einseitig eingelebt haben, werden es nicht haben — warum unter allen Zweigen menschlicher Thätigkeit gerade bei den schwierigsten und von fremder Konkurrenz am meisten abhängigen die Bevormundung zur Verhütung einiger der Gefahren, die das menschliche Leben überall bedrohen, bis zu dem hier gewollten Maße getrieben werden soll. Wenn man die Liste der Unglücksfälle durchgeht, welche sich im Laufe der Jahre ereignen, so wird man finden, daß die Industrie bei Weitem nicht das stärkste Kontingent dazu liefert. Der Bergbau, der Eisenbahnbetrieb, namentlich aber die bauliche Thätigkeit stellen ein ebenso starkes, wenn nicht ein stärkeres Kontingent. Und warum sollte man nicht mit demselben Rechte, mit welchem man die Fabrikinspektoren zum Schutze der bedrohten Sicherheit der Arbeiter, unter Verletzung des Hausrechts, in geschlossene Fabrikräume eindringen läßt, auch Hausinspektoren anstellen, die sich überzeugen, ob geladene Gewehre und Dynamit-Patronen, Schwefelhölzer, ätzende Säuren und andere Gifte mit hinreichender Sorgfalt aufbewahrt werden und bei Erbauung der Häuser die Vorkehrungen für eine solche Sicherheit vor der Konzessionsertheilung getroffen worden sind? Die Zahl derer, die durch unvorsichtige Aufbewahrung und Handhabung von Schießgewehren, Zündhölzern, Giften und Petroleum oder durch Kohlenoxydgas bei mangelhaften Heizvorrichtungen verunglücken, würde, wenn man sie im Deutschen Reiche zusammenstellte, wahrscheinlich mehr als konkurrenzfähig mit derjenigen sein, welche durch die von den Fabrikinspektoren monirten, lokalen Einrichtungen der Fabriken zu Schaden kommen.

Es wäre vielleicht nützlicher, die Sicherheit unserer Bauvorrichtungen und unserer Bauten, die Gefahren unseres Bergbaubetriebes und nach den Erfahrungen neuester Zeit die Gefahren, denen Passagiere auf deutschen Schiffen ausgesetzt sind, auch die Verfälschung der Lebensmittel und die Vergiftung der Getränke zum Gegenstande besonderer Inspektionen und Spezialgesetze zu machen, als länger dem, durch stillschweigendes Uebereinkommen zugelassenen Irrthume zu dienen, als würden wir der Lösung

der sozialen Frage auf dem Wege näher kommen, der mit den vorliegenden Gesetzentwürfen eingeschlagen worden ist. Als das wirksamste Schutzmittel in dieser Richtung betrachte ich vielmehr nur die Haftpflicht für Unfälle und wenn nöthig, eine Verschärfung und namentlich eine sorgfältigere Ueberwachung derselben, auch ihre mögliche Ausdehnung auf die Invalidität, die aus Erschöpfung durch Arbeit und aus Krankheit im Dienste hervorgeht.[1])

Wenn Ew. Excellenz auf diesem Wege die nähere Ausbildung unserer Gesetzgebung in Angriff nehmen wollen, so werde ich dabei zu voller Mitwirkung gern bereit sein, auf dem der Prophylaxis durch Beamte aber nicht.

Für den gesetzlich bestehenden Schutz jugendlicher Arbeiter werden vielleicht auch Aufseher mit geringerer diskretionärer Machtvollkommenheit als die Fabrikinspektoren ausreichen. Soweit dieselben nöthig sind, wird ihr selbständiges Verfügungsrecht meines Erachtens beschränkt und der Kontrole der Oeffentlichkeit und einer sachkundigen Kollegial-Entscheidung im Sinne der Gewerbegerichte unterstellt werden müssen. Ich behalte mir meine Anträge in dieser Beziehung vor, sobald ein juristisches Gutachten des Herrn Justizministers über die Gesetzmäßigkeit der faktisch gehandhabten Einrichtungen vorliegen wird, würde dieselben aber auch dann, wenn sie sich gesetzlich rechtfertigen lassen, aus dem Gesichtspunkte der politischen Angemessenheit anfechten und ihre Reform beantragen." [2])

---

[1]) In dem letzten Satze liegt im Kerne das ganze sozialpolitische Programm, wie es später in der Botschaft vom 17. November 1881 aus Kaiserlichem Munde verkündet wurde. Im Frühjahr 1877 stand also bei dem Kanzler bereits fest, daß zu Gunsten der wirthschaftlich Schwachen der Weg der Gesetzgebung zu beschreiten sei, und zwar im Sinne eines Kranken-, Unfall- und Invaliditätsgesetzes.

[2]) Die Omnipotenz der Fabrikinspektoren wird im nächsten Jahre durch Beschluß des Bundesraths erheblich eingeschränkt. Vgl. unten 18. November 1878. Die in dem obenstehenden Schreiben des Reichskanzlers enthaltenen Gesichtspunkte fanden bei den weiteren legislatorischen Arbeiten Berücksichtigung. Mit einem Fabrikgesetze wird der Reichstag nicht befaßt, dagegen läßt der Staatsminister Hofmann die oben S. 262 Note 1 erwähnten drei Gesetzentwürfe in der Weise umarbeiten, daß diejenigen Bestimmungen des Entwurfs B, gegen welche die prinzipiellen Bedenken des Reichskanzlers nicht gerichtet waren, in den Entwurf A aufgenommen wurden. Hieraus entwickelte sich die Vorlage an den Reichstag vom 23. Februar 1878, betreffend a) die Abänderung der Gewerbeordnung und b) die Gewerbegerichte. Die Ziele, welche diese beiden Regierungsvorschläge enthielten, waren: eine größere Sicherung der Betheiligten gegen die

An dieser Stelle mag der bereits damals und noch heute von dem Fürsten Bismarck vertretene Gedanke Erwähnung finden, daß die Aufsicht über den Arbeiterschutz in die Hände der Versicherungsverbände gelegt werden muß, denen die Kosten mangelnden Schutzes zur Last fallen.[1])

Mitte Oktober 1877. Fürst Bismarck erklärt aus Varzin, daß er einen Handelsvertrag mit Oesterreich[2]) unter ungünstigeren Bedingungen, wie denjenigen von 1868 für unannehmbar halte und auch nicht dafür sei, die Verhandlungen in der Richtung fortzusetzen, daß etwa die österreichisch-ungarische Regierung noch kleinere Konzessionen mache. Er sei vielmehr dafür, daß ohne weiteren Verzug in rücksichtsvollster Form und ohne Verstimmung zu zeigen, seitens der diesseitigen Kommissarien erklärt werde, es sei in Rücksicht auf den status quo nicht möglich, auf die österreichischen Propositionen einzugehen.[3])

Verletzung der durch den Arbeitsvertrag eingegangenen Verpflichtungen, eine strengere Ordnung des Lehrverhältnisses, eine Regelung der Beschäftigung jugendlicher Arbeiter, welche den besonderen Verhältnissen der verschiedenen Industriezweige Rechnung trägt, endlich eine zweckmäßige Ausbildung der zur Erledigung der Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitern vorgesehenen Einrichtungen. In Ansehung aller übrigen grundsätzlichen Bestimmungen des hier in Frage kommenden Theils der Gewerbeordnung wurde seitens der Regierung eine Abänderung des Gesetzes entweder überhaupt nicht für erforderlich oder doch gegenwärtig noch nicht für zeitgemäß erachtet. Der Reichstag folgte der Regierung nicht einmal so weit, er billigte nur den unter lit. a aufgeführten Entwurf (demnächstiges Gesetz vom 17. Juli 1878, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung, R.G.Bl. S. 199); der auf die Einführung von Gewerbegerichten abzielende Entwurf fand seine Zustimmung nicht.

[1]) Bekanntlich gehört die Unfallverhütung nunmehr zu den Aufgaben der Berufsgenossenschaften; der bei weitem größte Theil derselben hat vom Reichs-Versicherungsamt genehmigte Unfallverhütungsvorschriften erlassen. Hand in Hand hiermit geht die Steigerung der Ausgaben, welche die Berufsgenossenschaften zur Ueberwachung der zu ihnen gehörenden Betriebe aufwenden. Diese Ueberwachung kann sowohl von den Vertrauensmännern, als auch von besonderen Beamten, den sogenannten Beauftragten, vorgenommen werden. Näher wird auf den obenerwähnten sozialpolitischen Gedanken in dem zweiten Theile des Werkes zurückzukommen sein.

[2]) Vgl. Urkunde 141.

[3]) Am 22. Oktober 1877 endeten die kommissarischen Verhandlungen in Wien. Man vgl. zu diesem Stadium die Artikel der National-Ztg. Nr. 540 v. 27. Okt. 1877 und der Nordd. Allgem. Ztg. Nr. 254 v. 27. Okt. 1877. Ein augenscheinlich dem Auswärtigen Amte entstammender Leitartikel in der Nordd. Allgem. Ztg. Nr. 284 vom 1. Dez. 1877 nahm die deutschen Kommissare gegenüber einer Aeußerung in Schutz, welche der Kaiserlich österreichische Handelsminister v. Chlumecky bezüglich des Schlusses der Wiener Verhandlungen im Schoße einer Kommission des österreichischen Abgeordnetenhauses gemacht hatte.

143.

24. Oktober 1877, Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Unterstaatssekretär Homeyer, betreffend den Gesetzentwurf wegen Aufbringung der Gemeindeabgaben.[1]) Die Besteuerung zinstragender Papiere. Heranziehung der Waldungen. Besteuerung der Reichs- und Staatsbeamten. (Auszug.)

Der Reichskanzler gebe zu erwägen, ob es sich nicht empfehle, den Gemeinden ein besonderes Besteuerungsrecht gegenüber denjenigen Einnahmequellen einzuräumen, welche, wie z. B. alle zinstragenden Papiere, unabhängig von der Thätigkeit ihrer Besitzer ertragsfähig sind, und deren Heranziehung zu einer besonderen Steuer neben der Klassen- und Einkommensteuer sich daher ebenso sehr und mehr rechtfertigen würde, wie die Heranziehung des Grundbesitzes zu einer besonderen Grundsteuer; — ferner sei die Frage ins Auge zu fassen, ob es genüge, die Ermäßigung der Heranziehung von Waldungen bis auf den vierten Theil des für die übrigen Liegenschaften festgestellten Abgabensatzes[2]) nur fakultativ und nicht obligatorisch zu machen; — endlich die Frage, ob es aus politischen und sachlichen Gründen opportun erscheine, die Reichs- und Staatsbeamten, die Geistlichen, Kirchendiener und Elementarschullehrer, sowie die hinterbliebenen Wittwen und Waisen derselben (§. 14) der Kommunalbesteuerung gegenüber ungünstiger wie bisher zu stellen.[3])

---

[1]) Der im Jahre 1876 aufgestellte Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, (vgl. Urk. 126) war von dem Minister des Innern in Gemeinschaft mit dem Finanzminister im Oktober 1876 neuerdings der Beschlußfassung des Staatsministeriums unterbreitet worden.

[2]) §. 10 des der Berathung unterliegenden Entwurfs eines Gesetzes, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, enthielt folgende Bestimmung: „Die Heranziehung der Waldungen kann bis auf den vierten Theil des für die übrigen Liegenschaften festgestellten Abgabensatzes ermäßigt werden".

[3]) Die Anregungen des Fürsten Bismarck fanden bei der späteren Berathung der Frage Beachtung. Die Frucht der demnächst hierüber gepflogenen Verhandlungen war der im Abgeordnetenhaus unterm 19. November 1877 eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben, (Drucks. Nr. 72, 13. Legisl.-Per., II. Session 1877/78). Der Gesetzentwurf gelangte aber in dieser Session nicht zum Abschluß. Wiedereinbringung am 2. Dezember 1878 (Drucks. Nr. 37, 13. Legisl.-Per., III. Session 1878/79) und 3. November 1879 (Drucks. Nr. 19, 14. Legisl.-Per., I. Session 1879/80). Ueber die prinzipiellen Gesichtspunkte, von welchen die preußische Regierung bei Regelung der vielumstrittenen Frage ausging, vgl. den Artikel der Prov.-Korresp. vom 26. November 1879 Nr. 48: „Der Gesetzentwurf, betreffend die Aufbringung der Gemeindeabgaben".

144.

6. November 1877, Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betr. die kommerziellen Verhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags bei gleichzeitiger Bedingung einer Zollfreiheit für wichtige Exportprodukte Oesterreichs unmöglich. Der Veredlungsverkehr hierfür kein Aequivalent. Das Zollkartell. Repressalien gegenüber übertriebenen österreichischen Schutzzöllen. (Auszug.)

— — „Mit Rücksicht auf die neuen österreichischen Vorschläge[1]) bemerkte der Reichskanzler, daß der „Vertrag der Meistbegünstigten" an sich eine sehr große Begünstigung da nicht enthielte, wo alle nur wenig begünstigt würden, sehr viel Werth könnten wir deshalb nicht darauf legen. Nichtsdestoweniger wäre der Reichskanzler einem „Meistbegünstigungsvertrage", als einem Beweise der guten Beziehungen zwischen beiden Staaten, immer nicht abgeneigt; nur müßte ein solcher Vertrag dann auf dem Fuße vollständiger Gleichberechtigung beider Kontrahenten abgeschlossen werden. Wenn aber Oesterreich sich auf alle die ihm wichtigen Produkte — wie sie in dem Erlaß Nr. 2 des Grafen Andrassy vom 1. d. M. aufgeführt sind[2]) — die Zollfreiheit ganz oder beinahe vorbehalte, uns also seiner autonomischen Tarifschraube gegenüber wehrlos machen wolle, — außerdem die Aufrechterhaltung des Zollkartells als selbstverständlich ansehe, uns aber irgend etwas Anderes, als den Veredlungsverkehr, der doch auch für beide Theile seine Vortheile hätte, nicht dafür gewähren wolle, so wäre das in einer Weise anspruchsvoll, daß daneben die bisherige Haltung Oesterreichs eine billige und entgegenkommende zu nennen sein würde. Für den Veredlungsverkehr könnten wir das Zollkartell geben — vielleicht Leinwand, mehr aber nicht.

---

[1]) Unmittelbar nachdem die vereinten Bemühungen zur Feststellung eines neuen Vertragstarifs sich als aussichtlos erwiesen hatten und deutscherseits auf eine Fortsetzung der zu diesem Zwecke in Wien gepflogenen Verhandlungen verzichtet werden mußte, wiederholte Fürst Bismarck die Bereitwilligkeit zu einer in allen sachlichen Beziehungen uneingeschränkten Verlängerung des bestehenden Zoll- und Handelsvertrags. Die österreichisch-ungarische Regierung glaubte diesen in den letzten Tagen des Oktober an sie gerichteten Vorschlag ablehnen zu müssen; dagegen erklärte sie sich zum Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags mit Aufrechthaltung des Veredlungsverkehrs, wie er bei den kommissarischen Verhandlungen zugestanden worden, unter der Bedingung bereit, daß der Verkehr mit leinenen Garnen und mit roher ungebleichter Leinwand, wie derselbe faktisch bestand, unverändert beibehalten, daß das Zollkartell fortgesetzt und zugleich eine vertragsmäßige Verpflichtung dahin übernommen werde, daß der Verkehr über die beiderseitige Grenze in Getreide, Hülsenfrüchten, Sämereien und Oelsaaten, Mehl und Mahlprodukten, Schlacht- und Zugvieh, Holz und Kohlen, Flachs, Hanf und Wolle, Haaren und Borsten, Fellen und Häuten während der Dauer des Vertrags mit keinen höheren als den gegenwärtig vertragsmäßig in Kraft stehenden Zöllen belegt resp. zollfrei belassen werde.

[2]) Es waren dies die in der vorhergehenden Note erwähnten Gegenstände.

Wenn Oesterreich im Uebrigen den Fuß der Gleichheit acceptirte, woran wir festhalten müßten, würden wir sehr gern auf einen „Meistbegünstigungsvertrag" eingehen — ohne dem scheine es unmöglich.

Die Tendenz der österreichisch-ungarischen Regierung, alle für Oesterreich wichtigen Einfuhrartikel in Deutschland zu privilegiren, lasse vermuthen, daß sie überhaupt nicht in ein neues Vertragsverhältniß mit uns treten wollte. Gerade an der Autonomie bezüglich der Rohmaterialien müßten wir festhalten,[1]) um in der Lage zu sein, Repressalien gegen übertriebene Schutzzölle auf unsere Exportartikel anzuwenden. In dem Verlangen, daß wir ohne Gegenleistung alle Hauptexportwaare Oesterreich-Ungarns privilegiren sollen, findet der Reichskanzler eine übertriebene Zumuthung.

Daß dies auf die politischen Beziehungen ohne Rückwirkung bliebe — wie Graf Andrassy in dem Erlasse Nr. 1 vom 1. d. M. voranstellte — erklärte der Reichskanzler für selbstverständlich."[2])

145.

9. Dezember 1877, **Varzin. Erlaß an den Staatssekretär von Bülow, betreffend die Handelsvertragsverhandlungen mit Oesterreich. Das Verlangen einer Verlängerung des Handelsvertrags nur auf sechs statt auf zwölf Monate ist politisch inopportun und auch sachlich unmotivirt.** (Auszug.)

— — „Die Verlängerung des österreichischen Handelsvertrags[3]) auf sechs Monate an Bedingungen zu knüpfen, welche eine völlige Unterwerfung Oesterreichs fordern[4]), halte ich für politisch unthunlich. — — Es kommt die Schwierigkeit hinzu, sachliche Motive für die Ablehnung einer sechsmonatlichen Verlängerung des Vertrags geltend zu machen, nachdem

[1]) Man vgl. das Beiblatt zu Nr. 363 der National-Ztg. (Abendausgabe) v. 30. November 1877 „Der autonome Zolltarif Oesterreichs und die deutschen Interessen."

[2]) Am 24. November brachte die Norddeutsche Allgemeine Zeitung die offizielle Nachricht, der von der österreichisch-ungarischen Regierung gemachte Vorschlag wegen eines Meistbegünstigungsvertrags sei von der deutschen Regierung, als mit den wirthschaftlichen Interessen Deutschlands nicht vereinbar, abgelehnt worden.

[3]) Nach Ablehnung des S. 268 Note 1 skizzirten Vorschlags war von der österreichisch-ungarischen Regierung, und zwar im Dezember 1877, die Verlängerung des Zoll- und Handelsvertrags vom 9. März 1868 auf sechs Monate, bis Ende Juni 1878, vorgeschlagen worden.

[4]) Diese Bedingung ging dahin, daß Oesterreich die seiner Zeit vom preußischen Finanzminister aufgestellten Tarifsätze für gewisse Importwaaren in kürzester Frist, jedenfalls vor dem ersten Januar, abzuschließenden Präliminarien vertragsmäßig acceptire.

noch vor Kurzem unsererseits im Einverständnisse mit den Herren Ressortministern eine zwölfmonatliche Verlängerung in Vorschlag gebracht worden ist.[1]) Zwischen einer sechsmonatlichen und einer zwölfmonatlichen Verlängerung besteht doch nur ein quantitativer, kein qualitativer Unterschied. Die Ungewißheit für Handel und Industrie bleibt in dem einen Falle dieselbe, wie in dem anderen, und ist sie an sich schädlich, so ist es die längere mehr wie die kürzere. Ein Vortheil, den beide gewähren, ist jedenfalls die Möglichkeit, in der Zwischenzeit den Reichstag hören zu können.

Durch eine Beantwortung des österreichischen Vorschlags im Sinne des hierneben zurückgehenden Votums würden wir der Annahme Raum geben, daß wir keine Verständigung gewollt und sie durch harte Formen gehindert haben. Man würde uns den Vorwurf machen, daß wir die bestehende, prinzipiell geringe Differenz über die Dauer des Provisoriums als Anlaß benutzt hätten, um die Verhandlungen resultatlos zu machen; man würde den früher schon erhobenen Vorwurf[2]) wiederholen, daß das Zustandekommen eines Vertrags von vornherein nicht in unserer Absicht gelegen habe.

Primo loco glaube ich daher für Annahme der sechsmonatlichen Verlängerung des Vertrags votiren zu sollen. Sollte meine Ansicht bei den Herren Kollegen auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen, so würde ich mich auch anderen Auskunftsmitteln anschließen, welche unsere guten Beziehungen zu Oesterreich nicht in dem Maße in Frage stellen, wie ein Ultimatum, dem Oesterreich-Ungarn angesichts seiner inneren Schwierigkeiten sich auf Sicht unterwerfen soll. Von letzterem befürchte ich, daß es für die deutschfeindlichen Elemente Oesterreichs, welche dort an dem Regierungswechsel gegen uns arbeiten, leicht zu verwerthendes Material liefern würde."[3])

---

[1]) Vgl. oben S. 268 Note 1.

[2]) Ein Artikel der National-Zeitung vom 20. Juli 1877 Nr. 334 hatte der deutschen Regierung, namentlich unter dem Hinweise auf die Nichtreife der deutschen Kommissarien, Vorwürfe gemacht, welche die Deutung zuließen, daß sie die Angelegenheit verschleppe resp. verschleppt habe. Das gedachte Blatt widerlegte aber in einer folgenden Nummer (Abend-Ausgabe vom 23. Juli 1877) jene Schlußfolgerung.

[3]) Vgl. auch die folgende Urkunde.

146.

9. Dezember 1877, **Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Vertragsverhandlungen mit Oesterreich. Abschluß eines Provisoriums auf sechs oder zwölf Monate. Interesse an einem gekräftigten Oesterreich und an dem dortigen Vertrauen in die deutsche Politik.**

„Im Anschlusse an mein heutiges Schreiben, den österreichischen Handelsvertrag betreffend[1]), erlaube ich mir noch vertraulich zu bemerken, daß ich eine hiesige Kabinets-Krisis über eine Frage, wie den Unterschied zwischen 12 Monaten, mit denen wir alle einverstanden waren, und 6, wie die Herren Minister der Finanzen und des Handels befürworten, doch nicht für bevorstehend halten kann, insbesondere angesichts der Stellung, in welche wir dem Reichstag gegenüber gerathen würden, wenn wir die österreichischen Vorschläge in der fraglichen Weise beantworten wollten. Wir brauchen uns darüber keine Illusionen zu machen, daß wir in jedem Falle, mögen wir beschließen, was wir wollen, einen Bruchtheil auch unserer Freunde im Reichstag gegen uns haben werden[2]). Ein Provisorium, das uns die Möglichkeit gewährt, den Reichstag sich aussprechen zu lassen, würde mir durchaus erwünscht sein; ein längeres Provisorium würde die Unbequemlichkeiten eines solchen mit jedem Tage vermehren.

Es liegt garnicht in unserem Interesse, daß die inneren Schwierigkeiten Oesterreichs vermehrt werden; wir bedürfen politisch einer befreundeten und, so lange sie das ist, einer leistungsfähigen Macht in Wien. Das übelste Ergebniß aber wäre, wenn alle Parteien in die Lage kämen, unsere herrische Unfreundlichkeit als Sündenbock für die eigenen Thorheiten anzuklagen. Ich kann für zweifelhafte Zollresultate das Vertrauen, welches Oesterreich in unsere Politik hat, und die Stellung Andrassys nicht in Gefahr bringen wollen. Fortiter in re, sehr gern, aber suaviter in modo. In unsere eigene Festigkeit während des Interims

---

[1]) Vgl. die vorhergehende Urkunde.

[2]) Wenn man die nächsten Reichstagsverhandlungen über den Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn vom 16. Dezember 1878 nachliest (Stenogr. Berichte der 6., 7., 8. und 9. Sitzung vom 20., 21., 22. und 25. Februar 1879), so findet man eine Bestätigung dieser Annahme.

dürfen wir allerdings kein Mißtrauen setzen, denn wir bleiben ja Herren unserer Entschließungen." [1])

147.

11. Dezember 1877, Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister Hofmann, betreffend Vorbereitungen zu einer Revision des Zolltarifs, Einführung eines Kontrolzolls auf gewisse Viehgattungen im Interesse des deutschen Vieherports. (Auszug.)

Fürst Bismarck sei mit kommissarischen Erörterungen zur Vornahme einer autonomen Revision des deutschen Zolltarifs [2]) einverstanden. Der Reichskanzler vermöge indessen nicht zu übersehen, ob die der Vorlage beigefügte Liste, welche die Punkte aufführt, auf welche sich die Berathungen der Kommissarien zunächst erstrecken sollten, vollständig wäre, und ob dabei die Einführung eines Viehzolls — dadurch, daß er nicht erwähnt — ausgeschlossen bleiben sollte. „Er wiederholte [3]) bei dieser Gelegenheit, daß er die Herstellung eines Kontrolzolls auf alle diejenigen Viehgattungen, die Träger eines Kontagiums wären, für absolut nothwendig hielte, da er die Verantwortung für den Ruin unseres Viehexports nach England, Holland, Frankreich nicht übernehmen wolle.

Nach den diplomatischen Berichten aus Rußland über die Behandlung der

---

[1]) Unterm 14. Dezember 1877 brachte der Reichsanzeiger (Nr. 295) bereits die Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die Verlängerung des Zoll- und Handelsvertrags vom 9. März 1868 bis zu Ende Juni 1878; (vgl. auch das Centralblatt für das Deutsche Reich 1877 S. 635). Unterm 16. Febr. 1878 übersandte Fürst Bismarck dem Reichstag eine Denkschrift über die Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich-Ungarn (Reichstags-Drucksache Nr. 32, 3. Legislaturperiode, II. Session 1878). Im Monat Juni 1878 wurde eine Verständigung über eine weitere Verlängerung des erwähnten Vertrags mit Oesterreich bis Ende des Jahres 1878 getroffen. Bis dahin hoffte man auf beiden Seiten die Verhandlungen über die Erneuerung des Vertrags erfolgreich wieder aufnehmen zu können. Wegen der weiteren Entwicklung vgl. Urk. 155.

[2]) Der Staatsminister Hofmann hatte dem Reichskanzler mitgetheilt, angesichts der Möglichkeit, daß die mit Oesterreich-Ungarn eingeleiteten Verhandlungen zur Vereinbarung eines Konventionaltarifs nicht führen würden, sei von dem Minister Achenbach im Juni 1877 die Frage angeregt worden, ob nicht eine autonome Revision des deutschen Zolltarifs vorzubereiten und hierbei etwa dem mehrfach zum Ausdruck gekommenen Gedanken einer allgemeinen oder partiellen Enquete über die Produktions- und Absatzverhältnisse der deutschen Industrie näher zu treten sein möchte. Nunmehr hätten der Finanz- und Handelsminister eine kommissarische Erörterung des Gegenstandes durch Beamte ihres Ressorts angeordnet. Der Staatsminister Hofmann bat den Reichskanzler um die Ermächtigung, einen Beamten des Reichskanzler-Amts zu den erwähnten Verhandlungen kommittiren zu dürfen.

[3]) Vgl. oben S. 258.

Rinderpest — von welchen Eure Excellenz einen Auszug erhalten würden — resp. nach den gewaltigen Dimensionen, die diese Krankheit fortwährend in allen Theilen Rußlands ohne Aussicht auf Besserung hätte, wäre ein solcher Kontrolzoll für uns ganz unerläßlich."[1])

148.

13. Dezember 1877, Varzin. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den stellvertretenden Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts, Geheimen Ober-Regierungsrath Körte, betreffend Tarifveränderungen zum Nachtheil der Landwirthschaft. Die Differentialtarife. (Auszug.)

(Zurücksendung eines zur Paragraphirung vorgelegten Aktenstücks.)

„Der Herr Reichskanzler bemerkte beim Vortrag der Sache, ihm seien in der letzten Zeit aus Privatkreisen wiederholt Klagen zu Ohren gekommen über Tarifveränderungen, welche seitens der Eisenbahnverwaltungen angeblich im Sinne einer Ermäßigung, in Wirklichkeit aber mit dem Effekte einer Erhöhung der Tarife vorgenommen seien. Hierdurch würden besonders Produkte der Landwirthschaft, namentlich in Quantitäten unter 100 Centnern betroffen. Es scheine, daß seitens der Eisenbahnverwaltungen noch immer an dem Prinzip der Differentialtarife[2]) festgehalten werde zu Gunsten ausländischer Produkte, während

[1]) Der Gesetzentwurf, betreffend den Zolltarif des Deutschen Reichs, begnügte sich mit der Einführung eines Kontrolzolls für Vieh nicht, vielmehr war vorgeschlagen, im Interesse unserer unter der Herrschaft der freihändlerischen Aera wesentlich zurückgegangenen Viehproduktion annähernd zu den Tarifsätzen zurückzukehren, wie sie bis 1865 bestanden hatten. (S. die Motive zum Zollgesetzentwurf, Reichst.-Druckf. Nr. 132 A. der 9. Legislatur-Periode, II. Session 1879 zu Nr. 39, Vieh). Vgl. Urk. 154.

[2]) In Bezug auf die nachtheiligen Wirkungen der Differentialtarife interpellirt, erklärte der Geh. Ober-Regierungsrath Körte in der Sitzung des Reichstags vom 5. Dezember 1881: „Das jetzt in Geltung befindliche Tarifsystem beruht auf einer Berathung und freien Vereinbarung der deutschen Staats- und Privatbahnverwaltungen. Das Reich hat dazu nur in soweit Stellung genommen, als der Bundesrath in seinem Beschluß vom Dezember 1876 sich dahin aussprach, daß vom Standpunkte des Reichs gegen die Einführung des aus diesen Berathungen hervorgegangenen Tarifschemas unter bestimmten Voraussetzungen nichts zu erinnern sei. Unter diese Voraussetzungen gehörte unter anderen auch die, daß die Einführung von Ausnahme- und Differentialtarifen, soweit nicht etwa konzessionsmäßige Rechte entgegenständen, von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig gemacht werde. Dies hat demnächst anläßlich eines besonderen Falles eine Ergänzung dahin erfahren, daß im Beschlusse des Bundesraths vom April 1877 die Voraussetzung ausgesprochen wurde, daß behufs thunlichster Fernhaltung von Tarifen, welche den deutschen Handel und Ackerbau und die deutsche Industrie zu schädigen geeignet seien, die Bundesregierungen bei der Umgestaltung des Gütertarifs davon ausgehen würden, daß alle Tarife, welche für ausländische Produkte und Fabrikate einen an sich oder verhältnißmäßig günstigeren Frachtsatz gewähren, als für gleichartige inländische Erzeugnisse, der Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehalten werden".

man die Versendung inländischer lediglich aus finanziellen oder Bequemlichkeitsrücksichten erschwere.

Eure Hochwohlgeboren bin ich beauftragt, um eine Aeußerung darüber zu ersuchen, ob und was Ihnen über derartige Tarifveränderungen aus neuerer Zeit bekannt geworden ist."[1])

149.

14. Januar 1878, Varzin. Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betreffend die Einziehung von Erkundigungen über die bayerische Biersteuer. (Auszug.)

Der Reichskanzler bitte die Bedenken zusammenstellen zu lassen, welche der Finanzminister Camphausen gegen den bayerischen Bierbesteuerungsmodus[2]) vorgebracht habe „und demnächst — da es für ihn von Interesse wäre zu wissen, wie sich das in Wirklichkeit verhält — auf gesandtschaftlichem Wege von dem Königlichen Gesandten in München darüber Erkundigung einziehen zu lassen, worin die Unzuträglichkeiten in der Erhebungsart für die bayerische Regierung beständen und wie deren auf Erfahrung beruhendes Urtheil über die Schwierigkeiten der Steuer sich stelle, welche Herrn Camphausen vorschwebten. Vielleicht würde Herr von Werthern in der Lage sein, die in dem anliegenden Schreiben des Herrn Finanzministers vorangestellten Behauptungen auf Grund seiner in München anzustellenden Erkundigungen wesentlich zu modifiziren."[3])

[1]) Das Reichs-Eisenbahn-Amt führte in dem hierauf erstatteten Berichte des Weiteren aus, die von dem Fürsten Bismarck erwähnte Klage sei eine Folge der Tarifreform bezw. der Herstellung eines einheitlichen Tarifsystems auf Grund des Bundesrathsbeschlusses vom 14. Dezember 1876. Durch diesen Beschluß habe der Bundesrath auch die Differentialtarife prinzipiell für zulässig erklärt und einer etwaigen Willkür nur durch das Erforderniß der Landesaufsichtsbehörde zu begegnen gesucht. Wegen der Begünstigung der ausländischen Produktion durch die Differentialtarife vgl. auch Urkunde 157, und darüber, daß der Staat ein eminentes Interesse an einer Ermäßigung der Eisenbahntarife habe, die Motive der preußischen Eisenbahnverstaatlichungs-Vorlage vom 29. Oktober 1879 (Druckf. d. Hauses der Abg. Nr. 15, 14. Legislaturperiode, I. Session 1879/80 S. 58 ff.)

[2]) Daß die Erhöhung der Biersteuer einen wichtigen Theil des Steuerreformplans des Reichskanzlers bildete, erhellt aus Urkunde 137 und verschiedenen älteren Reichstagsreden desselben; vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 46, 59, 71, 73–76. Wegen dessen Vorliebe für die bayerische Biersteuer a. a. O. S. 142.

[3]) Die aus München eingegangenen Aufschlüsse ließ Fürst Bismarck demnächst dem Finanzminister Camphausen mit dem Hinzufügen zustellen, daß er „nach wie vor an dem Gedanken einer einheitlichen Bierbesteuerung für das Reich nach Maßgabe des bayerischen Steuermodus festhalte und für eine nochmalige Prüfung der Frage unter Berücksichtigung der von Werthernschen Mittheilungen dankbar sein würde". (Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Staatsminister von Bülow d. d. Varzin, 7. Februar 1878.) Die

23. Februar 1878. Der Reichskanzler beauftragt den Kaiserl. Gesandten von Schlözer in Washington, ihm über die Organisation der amerikanischen Tabacksteuer zu berichten und gleichzeitig neuere Drucksachen über die Vorzüge und Fehler jener Steuerart einzusenden.[1])

150.

27. Februar 1878. **Cirkular-Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen,[2]) betreffend die Besteuerung resp. Monopolisirung des Tabacks. Das Ziel der Steuerreform eine Vermehrung der indirekten Steuern. Höhere Zölle auf Kaffee, Petroleum und Bier. Die Haltung des Reichstags gegenüber der Tabacksteuervorlage. Statistische Erhebungen über die geeignetste Tabacksbesteuerung. Feststellung der Ansichten der Bundesregierungen hierüber.**

„Aus den Verhandlungen des Reichstags werden Eure pp. entnommen haben, in welcher Lage sich der Gesetzentwurf der verbündeten Regierungen über die Tabacksteuer befindet[3]) und zugleich, daß ich in Uebereinstimmung mit den Intentionen Sr. Majestät des Königs und der preußischen Regierung das Monopol als von uns erstrebtes schließliches Ziel bezeichnet habe. Es ist dies zwar nicht in der Absicht geschehen, jeden andern Weg, der dazu führen könnte, dem Taback einen den wahrscheinlichen Ergebnissen des Monopols ungefähr gleichen Betrag abzugewinnen, prinzipiell

---

Schritte des Kanzlers hatten insofern einen Erfolg, als der dem Reichstag im nächsten Jahr (16. April 1879) vorgelegte Brausteuer-Gesetzentwurf nicht blos in Bezug auf die Höhe, sondern auch in Bezug auf die Form der Besteuerung eine Annäherung der im Gebiete der Biersteuergemeinschaft geltenden Biersteuer an die in den süddeutschen Staaten und insbesondere in Bayern bestehenden Biersteuersysteme herbeizuführen bezweckte. Die betreffende Steuervorlage blieb im Reichstag unerledigt.

[1]) Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten an die preußischen Gesandten in München, Stuttgart, Karlsruhe, Darmstadt, Dresden, Hamburg, Oldenburg und Weimar. Die Nachricht von obenstehendem Cirkular-Erlasse gelangte bald in die Presse, jedoch nur in allgemeinen Andeutungen. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 134.

[3]) Wie aus dem in der vorigen Note erwähnten Werke Bd. I S. 128 erhellt, hatte der Reichskanzler am 9. Februar 1878 dem Reichstag eine Vorlage, betr. die Besteuerung des Tabacks, unterbreitet, und damit nur einen bereits früher fest in Aussicht genommenen Plan (vgl. S. 250 ff.) der Ausführung näher gebracht. Eine vorzügliche Uebersicht der oben erwähnten Reichstagsverhandlungen findet man in Nr. 9 der Provinzial-Korrespondenz v. Jahre 1878.

als unannehmbar für die Königliche Regierung zu bezeichnen. Der von uns vertretene Standpunkt ist vielmehr nur der, daß aus dem Tabak eine Einnahme, welche die Gesammthöhe der derzeitigen Matrikularbeiträge aller Staaten übersteigt, erstrebt werden müsse und daß dieses Ziel auf dem Wege des Monopols mit dem geringsten Maße von Belästigung der Steuerpflichtigen auf die Dauer erreicht würde. Sollte sich die Mehrheit im Bundesrath und im Reichstag von diesem Vorzuge des Monopols nicht überzeugen können, so würde die Königliche Regierung sich auch einem anderen Steuermodus, vorausgesetzt, daß er annähernd denselben Ertrag giebt, eventuell zuwenden. Der wesentliche Zweck für uns bleibt der einer Steuerreform, welche die zur Verfügung des Reichs stehenden Quellen der indirekten Steuern in sehr viel ergiebigerem Maße, als bisher, flüssig macht und dadurch die Einzelstaaten in den Stand setzt, im Betrage der bisherigen Matrikularbeiträge und der Summen, welche das Reich eventuell an Ueberschüssen matrikularmäßig herauszahlen könnte, entweder Steuernachlässe oder anderweite Verwendungen im eigenen Lande eintreten zu lassen. Wenn ich die Meinung ausspreche, daß behufs derselben Reform eine weitere Vermehrung der Reichseinnahmen auch durch erhöhte Zölle auf Kaffee und Petroleum und durch Erhöhung der Biersteuer in Norddeutschland zu erstreben sei, so kann ich hierfür nur meine von Sr. Majestät dem Könige gebilligte Ueberzeugung anführen, glaube aber, daß ich die Zustimmung meiner preußischen Kollegen zu derselben erhalten werde.

Die Hauptgrundlage jeder Erhöhung der Reichseinnahmen wird aber immer der Tabak abgeben können.

Die Mehrheit des Reichstags hat bisher zu der Frage, wie die Monopolfrage resp. die Tabacksteuer und ihre ausgedehntere Entwicklung künftig zu behandeln sein werde, eine unbestimmte Haltung eingenommen und durch das Organ der dieser Mehrheit angehörigen Redner die Aussprache eigener Ansichten abgelehnt. Sie hat sich darauf beschränkt, die Vorlage der verbündeten Regierungen einer ablehnenden Kritik zu unterwerfen, ohne die Abänderungen zu bezeichnen, durch welche eine neue Vorlage größere Aussicht auf Annahme im Reichstag gewinnen könnte. Durch diese Sachlage wird der Fortschritt der beabsichtigten Reformbestrebungen wesentlich aufgehalten und wenn die verbündeten Regierungen eine Reform der angedeuteten Art in irgend einem Umfange auch ihrerseits für wünschenswerth halten,

so wird es sich meines Erachtens empfehlen, den Reichstag noch in dieser Session durch eine neue die, stärkere Ausbeutung des Tabacks für die Reichseinnahmen vorbereitende Vorlage womöglich zu einem Votum zu nöthigen, welches über die bei der Volksvertretung erreichbaren Ziele und über die Aussichten entweder des Monopols oder einer anderen Steuer mehr Klarheit giebt, als die bisherigen Verhandlungen gewährt haben. Eine solche Vorlage könnte in dem Verlangen einer Geldbewilligung für die statistischen Erhebungen bestehen, welche der Einführung des Monopols, wenn sie beschlossen wird, nothwendig vorhergehen müssen. Ob und wie stark dabei die Ueberzeugung von der Angemessenheit des Monopols accentuirt werden soll, darüber würden erst die Verhandlungen im Bundesrath entscheiden.

Für die Königlich preußische Regierung aber ist es, bevor sie einen Antrag der Art in den Bundesrath einbringt, von Wichtigkeit, darüber Klarheit zu haben, wie die einzelnen hohen Regierungen sich zur Frage des Monopols oder der höheren Besteuerung des Tabacks stellen werden und ob unsere Voraussetzung zutrifft, daß alle oder doch die große Mehrheit unter ihnen mit dem Bestreben einverstanden sind, zunächst aus der höheren Besteuerung resp. Monopolisirung des Tabacks Einnahmen für das Reich zu erstreben, welche über den veranschlagten Ertrag der bisherigen Vorlage weit hinausgehen und mindestens volle Deckung der bestehenden Matrikularbeiträge gewähren.

Eure pp. ersuche ich, Sich ohne Verzug in vertrauliche Verbindung behufs Erbittung der zur Beantwortung meiner Frage erforderlichen Mittheilungen setzen zu wollen.

Die diesseitigen Vorarbeiten für einen Antrag in der angegebenen Richtung hoffe ich noch in dieser Woche im Königlichen Staatsministerium in Angriff nehmen zu können, und sehe ich daher Eurer p. p. baldigen, wenigstens vorläufigen Antwort mit Interesse entgegen." [1])

---

[1]) Aus dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 143 ist bekannt, daß der Reichskanzler am 8. April 1878 dem Reichstag einen Gesetzentwurf unterbreitete, durch welchen die Bundesregierungen die Ermächtigung zu eingehenden Ermittelungen über den Umfang und die Bedeutung der Tabackfabrikation und des Tabackhandels nachsuchten. Die Vorlage erhielt nach lebhaften parlamentarischen Kämpfen Gesetzeskraft. — Am 2. März 1878 veröffentlicht der Reichsanzeiger (Nr. 253) nachfolgende Notiz über die Absichten des Reichskanzlers: „In der Presse war bei Besprechung der Zukunft der Reichssteuervorlagen von vielen Blättern den Aeußerungen des Reichskanzlers zu Gunsten des Tabak-

151.

15. März 1878. **Cirkular-Erlaß[1]) an die Königlichen Gesandten in Deutschland, betreffend die höhere Besteuerung der Branntwein-Verkaufsstellen. Ungesunde Vermehrung derselben in Preußen. Abhülfe auf dem Wege der preußischen oder der Reichsgesetzgebung. Erhebungen über die Zahl der Branntweinstellen außerhalb Preußens.**

„Aus amtlichen Nachweisungen geht hervor, daß in Preußen innerhalb des Zeitabschnitts vom 1. Oktober 1869 bis zum 1. Januar 1877 gegenüber einer Erhöhung der Bevölkerungsziffer um ca. 7 pCt. eine Vermehrung der Branntwein-Verkaufsstellen um ca. 22 pCt. eingetreten ist.

Der hier beigeschlossene Auszug aus den betreffenden Nachweisungen[2]) zeigt, in welchem Maße jene Vermehrung die einzelnen, in dem preußischen Gewerbesteuergesetze vom 19. Juli 1861 unterschiedenen Kategorien der Branntwein-Verkaufsstellen trifft. Zugleich ist in dem Auszuge angegeben, in welchem Maße sich in Preußen die entsprechenden, auf Grund des bezeichneten Gesetzes erfolgten Veranlagungen zur Gewerbesteuer innerhalb des Zeitraums von 1869 bis zum Etatsjahr 1877/78 erhöht haben.

---

monopols ein Gewicht zugeschrieben worden, welches dieselben thatsächlich nicht gehabt haben können. Der Reichskanzler hatte zwar seine Ueberzeugung von der Zweckmäßigkeit des Monopols mit der Erwägung begründet, daß dasselbe den Konsumenten weniger belaste, als irgend eine Steuer von gleich hohem Betrage; in keiner Weise aber hatte er die Absicht ausgesprochen, den Bestrebungen nach höheren Erträgen ohne Monopol entgegenzutreten, wenn letzteres nicht zur Annahme gelangen sollte."

[1]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als preußischer Minister der auswärtigen Angelegenheiten an die preußischen Gesandten in Dresden, Oldenburg, Darmstadt, Weimar, Hamburg, München, Stuttgart und Karlsruhe.

[2]) In Preußen waren am 1. Januar 1877 im Ganzen 146761 Branntwein-Verkaufsstellen vorhanden, gegen 119945 am 1. Oktober 1869. Die Vermehrung um 26816 Verkaufsstellen (= ca. 22%) vertheilte sich wie folgt auf die

Gastwirthschaften:	1.—3.	Gewerbesteuer-Abtheilung	2353	= ca. 24%
	4.	„ „	16372	= ca. 51%
Schankwirthschaften:	1.—3.	„ „	5893	= ca. 23%
	4.	„ „	800	= ca. 2%
Kleinhandlungen:	1.—3.	„ „	269	= ca. 3%
	4.	„ „	1129	= ca. 21%
			= 26816	

Diese Ergebnisse sind für Preußen Veranlassung geworden, die Einführung einer erheblich höheren, von den Branntwein-Verkaufsstellen (von den Schankwirthschaften pp. und von dem als Nebengewerbe betriebenen Kleinhandel mit Branntwein) zu erhebenden Abgabe in Erwägung zu ziehen. Es ist die Frage, ob Preußen zunächst für sich, oder ob es, gemeinsam mit den andern, und wenigstens mit den in der Gemeinschaft der Branntweinbesteuerung stehenden Bundesstaaten, im Wege der Reichsgesetzgebung, die sittlichen, polizeilichen und finanziellen Zwecke verfolgen kann, welche in der Richtung einer höheren Besteuerung der Schankstätten liegen. Die Beantwortung dieser Frage möchte ich zunächst der andern unterordnen, ob unsere Bundesgenossen prinzipielle Bedenken gegen die reichsseitige Einführung der fraglichen Steuer glauben erheben zu sollen. Wäre letzteres der Fall, so würde ich, zur Vermeidung von Kompetenzstreitigkeiten über untergeordnete Fragen, den Weg der Reichsgesetzgebung meinerseits zunächst nicht in Anregung bringen. Aber auch dann würde es für Preußen von hohem Interesse sein, behufs Vervollständigung der für die weitere Erwägung der Frage erforderlichen Unterlagen sichere Auskunft darüber zu erlangen, wie sich jene für Preußen hier bekannten Zahlenverhältnisse der Branntwein-Verkaufsstellen und der aus denselben erwachsenen Steuererträge innerhalb des gleichen, oder wenigstens die letzten Jahre umfassenden Zeitraums in den andern Bundesstaaten gestaltet haben.

Ew. pp. ersuche ich deshalb, Sich gefälligst unter Mittheilung des Vorstehenden und der Anlage die entsprechende Auskunft, sowohl über die Geneigtheit auf den diesseitigen Plan einzugehen, als auch über die betreffenden statistischen Verhältnisse, von den Regierungen, bei welchen Sie

---

Die Veranlagungen zur Gewerbesteuer (auf Grund der §§. 14, 15 des preußischen Gesetzes vom 19. Juli 1861) haben betragen in der Klasse:

	Kleinhandel mit geistigen Getränken als Nebengewerbe.	Gast-, Speise- und Schankwirthschaften.
1869	M. 161448	M. 2236203
1870	„ 168039	„ 2331618
1871	„ 173784	„ 2471958
1872	„ 175626	„ 2549394
1873	„ 175779	„ 2624725
1874	„ 178482	„ 2685930
1875	„ 180909	„ 2784159
1876	„ 189111	„ 2913681
1877/78	„ 198269	„ 3048252

beglaubigt sind, zu erbitten und mich von dem Ergebnisse sobald als thunlich in Kenntniß zu setzen".[1])

152.

2. Juli 1878. **Vertrauliches Schreiben[2]) an die sämmtlichen deutschen Bundesregierungen ausschließlich Preußen, betreffend die Steuerreform und die Heidelberger Ministerkonferenz. Antrag auf Vermehrung der indirekten Steuern des Reichs. Nothwendigkeit einer Berathung der in Betracht kommenden Einzelfragen. Zeit und Ort der Konferenz.**

„Die Stellung, welche der Reichstag in seiner jüngsten Session zu den Steuervorlagen der verbündeten Regierungen eingenommen hat,[3]) enthält für die Letzteren die Aufforderung, sich über ihr ferneres Verhalten in dieser Angelegenheit so zeitig zu verständigen, daß dem Reichstag spätestens in der nächsten Frühjahrs-Session Vorschläge auf Grund eines umfassenden wirthschaftlichen Reformprogramms gemacht werden können.

Die von allen Seiten als nothwendig erkannte Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs wird dabei als das erste zu erstrebende Ziel festzuhalten sein.[4])

---

[1]) Die Anfrage ergab, daß die Einführung einer Schanksteuer als Reichssteuer bei den Bundesregierungen vielfach auf Widerspruch stieß. Der Finanzminister Hobrecht regte darauf die Frage an, ob für die Regelung dieses Gegenstandes der Weg der Landesgesetzgebung (Einführung einer Besteuerung des Branntweinbetriebs im Kleinhandel und durch Ausschank) zu beschreiten sei. Die Vertheidigung des dem preußischen Abgeordnetenhause in der Session 1879/80 vorgelegten Gesetzentwurfs, betreffend die Steuer vom Betrieb geistiger Getränke, fiel dem Finanzminister Bitter zu. Der Ertrag der Steuer, welcher auf 13 Millionen Mark geschätzt war, sollte nicht zu fiskalischen Zwecken verwendet werden, sondern in die Kommunalkassen fließen. Der Gesetzentwurf wurde von dem Abgeordnetenhause in allen seinen Theilen abgelehnt. Man vgl. die Artikel der Provinzial-Korrespondenz vom 26. November 1879 Nr. 48: „Erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Steuer vom Betriebe geistiger Getränke," und 28. Januar 1880 Nr. 5 „Die Ablehnung des Gesetzentwurfs, betreffend die Steuer vom Betriebe geistiger Getränke."

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Reichskanzler.

[3]) Vgl. oben S. 275 ff.

[4]) Man vgl. hierzu den Artikel der Prov.-Korresp. v. 17. April 1878 Nr. 16: „Die Finanzreform und die Reichsidee". Eine Antwort auf den warnenden Ruf eines linksliberalen Flugblattes: „200 Millionen Mark neuer Steuern!" findet sich a. a. O. in der Nr. 30 vom 24. Juli 1878.

Einer Berathung und Verständigung aber bedarf es:

1. über das Maß, in welchem jene Vermehrung herbeigeführt werden soll;
2. über die Gegenstände, welche höher zu besteuern sind;
3. über die Art und Weise, in welcher diese höhere Besteuerung bei den einzelnen Objekten stattfinden soll;
4. über die Rückwirkung vorstehender Fragen auf das Tarifwesen.

Es empfiehlt sich, diese Fragen zunächst im Wege einer vertraulichen Besprechung zwischen den verbündeten Regierungen zu erörtern, ehe der förmliche Weg der Gesetzgebung beschritten wird.

Den Bundesregierungen gestatte ich mir deshalb den Vorschlag zu unterbreiten, möglichst bald eine Konferenz der betheiligten Minister zur Erörterung jener Fragen zu veranstalten.

Als Zeit der Konferenz dürften einige Tage in der ersten Hälfte des Monats August, etwa ein Theil der mit dem 4. beginnenden Woche, in Aussicht zu nehmen sein. Als Ort der Zusammenkunft wird sich eine Stadt empfehlen, welche für die meisten Betheiligten bequemer liegt wie Berlin; vielleicht würde Heidelberg diesen Vorzug verdienen.

Um für die Berathungen einen Anhaltspunkt darzubieten, beehre ich mich ferner, mehrere Exemplare einer Denkschrift zu vertraulicher Kenntnißnahme beizufügen, in welcher die oben bezeichneten Fragen besprochen sind.

An die dortige Regierung erlaube ich mir hiernach das Ersuchen zu richten, mit thunlichster Beschleunigung hierher mittheilen zu wollen, ob dieselbe geneigt ist, die angeregte Konferenz zu beschicken und ob die obigen Vorschläge bezüglich der Zeit und des Orts derselben genehm sind.

Eintretendenfalls würde die baldige Namhaftmachung des zu erwartenden dortseitigen Herrn Vertreters dem Unterzeichneten besonders erwünscht sein." [1])

19. Juli 1878. Fürst Bismarck veranlaßt, daß zunächst das Reichs-Eisenbahn-Amt zur Abgabe eines Gutachtens über die für die Uebertragung des Eigenthums und sonstiger Rechte des Staates an Eisenbahnen auf

[1]) Die Vorschläge des Fürsten Bismarck fanden — auch bezüglich der Zeit und des Orts der Zusammenkunft — den Beifall der Bundesregierungen. Die Steuerreform wird demnächst materiell und formell mit der Zolltarifreform verbunden. Vgl. die Urk. 154 und 159.

das Reich[1]) in Betracht kommenden Fragen aufgefordert werde (Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann).[2])

153.

1. September 1878, **Gastein. Verbalnote an den Redakteur des Journals des Débats, G. de Molinari, betreffend dessen Projekt der Begründung eines mitteleuropäischen Zollvereins.**

„Le Prince de Bismarck en remerciant Mr. de Molinari de la communication, qu'il a bien voulu lui faire,[3]) prie de lui faire parvenir la lettre du Prince Orloff par le porteur de la présente".[4])

---

[1]) Vgl. Urkunde 138.

[2]) Nach einem, dem Anschein nach in einem Ministerialbüreau ausgearbeiteten Artikel der Post von Ende Oktober 1879 würde sich die Gesammtbelastung des Staates bei dem Erwerb der zunächst in Betracht kommenden 7 Hauptbahnen (Anhalter, Potsdamer, Stettiner, Cöln-Mindener, Rheinische und Altenbekener Eisenbahn) auf 869 118 870 M. gestellt haben. Die noch nicht amortisirten Prioritäts-Anleihen betrugen 1062 661 910 M., die Gesammtsumme 1 931 780 780 M. Die National-Zeitung hatte dagegen diese Zahl auf 2 058 456 500 M. angegeben. — Von jetzt ab tritt das Reichseisenbahnprojekt, welches bei den Bundesregierungen auf Widerstand stieß, vollständig in den Hintergrund, wogegen Preußen die damit beabsichtigten günstigen Wirkungen durch staatliche Arrondirung seines Eisenbahnbesitzes zu erreichen sich bestrebt. Vgl. unten 13. Febr. 1879.

[3]) De Molinari, der bekannte belgische Nationalökonom, theilte am 1. September 1878 dem Fürsten Bismarck mit, er habe demselben einen Brief des Fürsten Nikolaus Orloff zu bestellen und bitte um Mittheilung, wann er denselben überreichen zu können hoffen dürfe.

[4]) In dem bewußten Schreiben Nikolaus Orloffs d. d. Paris, 3 15. August 1878 bat derselbe den Fürsten Bismarck, de Molinari zur Besprechung einer nationalökonomischen Frage eine Audienz zu bewilligen; de Molinari wird demnächst von dem Fürsten Bismarck in Gastein empfangen und entwickelt bei dieser Gelegenheit den Plan eines mitteleuropäischen Zollvereins. Einem späteren Schreiben Molinaris an den Fürsten Bismarck d. d. Paris, 25. September 1878 zufolge bemerkte der Reichskanzler ihm bei der Gasteiner Unterredung: „Si je parvenais à obtenir un avis favorable du ministre des finances du plus petit des pays que je venais de vous citer, France, Belgique, Hollande, Danemark et Suisse, je vous engagerais à vous occuper sérieusement de la question." Die Idee findet bei dem französischen Finanzminister Léon Say nur eine wohlwollende Erwägung. Der Reichskanzler findet nach Kenntnißnahme der Aeußerung dieses Staatsmannes keine Neigung, zu den ohnedies schon in Fülle dargebotenen Aufgaben, welche eine Ueberwindung mehr oder minder großer Schwierigkeiten erheischen, noch die hier angetragene neue Aufgabe zu übernehmen, deren in die Augen fallenden Schwierigkeiten an Umfang und Bedeutung bei näherer Beleuchtung schwerlich zu verlieren haben dürften. Derselbe läßt demnächst de Molinari auf diplomatischem Wege seinen Dank für die interessante Anregung ausdrücken, zu-

gleich aber die Gründe darlegen, welche es ihm unmöglich machen, der Sache näher zu treten (16. November 1878). Man vgl. über diese Frage noch den im Journal des Débats vom 17. Mai 1879 erschienenen Artikel G. de Molinaris, welcher u. A. auch auf die Handelspolitik des Fürsten Bismarck Lichtblicke wirft. Später entwickelt sich daraus der Gedanke eines näheren Zollanschlusses zwischen Deutschland und Frankreich. Vgl. hierüber: République française vom 26. Oktober 1879, Télégraphe vom 14., 20. und 24. Oktober 1879, Liberté vom 17. Oktober 1879, Moniteur Univ. vom 13., 14., 17., 21. und 22. Oktober 1879 und Soir vom 15. Oktober 1879. Endlich wäre noch zu verweisen auf den Artikel: „Il Principe Di Bismarck e la confusione economica in Europa“ in der Perseveranza vom 26. Oktober 1879.

IV. Abſchnitt.

Vom Beginn der Wirthſchaftsreform bis zur Uebernahme des Handelsminiſteriums. Oktober 1878 — Auguſt 1880.

154.

28. Oktober 1878, **Friedrichsruh. Vertraulicher Erlaß an die preußischen Gesandten bei den deutschen Höfen, betreffend Vorarbeiten für die Revision des Zolltarifs. Einwendungen gegen Schutzzölle. Befürwortung von Werthzöllen für alle die Grenze überschreitenden Gegenstände. Vortheile eines solchen Finanzzollsystems. Den Zoll trägt das Ausland. Die Zollerhebungskosten.**

„In der Anlage[1]) übersende ich Ew. pp. die Abschrift eines vorbereitenden Antrags auf Revision des Zolltarifs, dessen Einbringung in den Bundesrath ich bei dem Königl. preußischen Staatsministerium angeregt habe. Für die Berathungen des letzteren darüber ist es mir von Wichtigkeit, vor Abschluß derselben über die Auffassungen der verbündeten Regierungen unterrichtet zu sein. Ew. pp. wollen daher den Inhalt der Anlage der dortigen Regierung vertraulich mittheilen und um eine Aeußerung bezüglich der Stellung derselben zu der angeregten Frage in meinem Namen bitten.

Ew. pp. ersuche ich, bei dieser Gelegenheit die Aufmerksamkeit der dortigen Regierung gleichzeitig auf die nachstehende Frage zu lenken.

Das Bestreben, einzelne Produktionszweige durch Schutzzölle ohne vorwiegende Rücksicht auf finanzielle Ergebnisse zu fördern, ist ein allen Regierungen dauernd oder vorübergehend gemeinsames. Die Abneigung, welcher dasselbe in der Regel bei den am Schutzzoll nicht betheiligten Pro-

[1]) Die Anlage findet sich im Anschluß an diese Urkunde abgedruckt. Erst mit diesem Antrage gelangte Klarheit in die handelspolitischen Absichten der Reichsregierung. Was bisher darüber verlautete, deutete die gesteckten Ziele nur an. Beispielsweise fand sich in einem angesichts der Reichstagswahlen geschriebenen und auf diese berechneten Artikel der Prov.-Korresp. vom 26. Juni 1878 Nr. 26 über die handelspolitische Frage nur folgender dunkle und mannigfache Deutung zulassende Absatz: „Die Regierung erstrebe die Festhaltung der seit Gründung des Zollvereins stetig beachteten grundsätzlichen Gesichtspunkte, sorgliche Wahrung der thatsächlichen Interessen und Bedürfnisse des gesammten nationalen Verkehrs, der Produktion wie der Konsumtion."

duzenten begegnet, richtet sich wesentlich gegen das Privilegium, welches einzelnen Zweigen der Gesammtproduktion, angeblich auf Kosten der übrigen, dadurch verliehen wird. Dieser Abneigung gegen Privilegien würde ein Zollsystem nicht ausgesetzt sein können, welches gleichmäßige Anwendung auf alle Gegenstände fände, welche überhaupt die Grenze vom Auslande her überschreiten, indem es dieselben ohne Ausnahme einem Werthzolle unterwirft und sich dergestalt in berechtigtem nationalen Egoismus die Aufgabe stellt, der deutschen Produktion in ihrer Gesammtheit und ohne Ausnahme eine etwas günstigere Stellung zu gewähren, als der ausländischen.[1]) Ein solches System,[2]) mit dessen Verwirklichung, soviel ich weiß, bisher nur in der Schweiz seit Kurzem begonnen wird, hat meiner Ansicht nach die nachstehenden Vortheile:

1. Das finanzielle Ergebniß der fraglichen Einrichtung wird an sich je nach dem Prozentsatze, welcher die Gesammteinfuhr ad valorem trifft, ein sehr erhebliches sein können, da nach den bisherigen, wenn auch oberflächlichen statistischen Erhebungen jedes einzelne Prozent des Werths der Gesammteinfuhr etwa 36 Millionen Mark betragen würde.

2. Ein Finanzzoll in der angedeuteten Form wird, nach der Breite seiner Grundlage, nach keiner Seite hin drückend erscheinen können, namentlich da er alle Lebensverhältnisse gleichmäßig trifft, indem jeder wirthschaftlich produzirende Reichsangehörige zugleich Konsument für die anderen Produktionen bleibt, so daß Vortheile und Nachtheile der Wirkungen dieses Zolls sich gleichmäßiger vertheilen, als bei jedem speziellen Grenzzoll der Fall ist. Nur die kleine Minorität des unproduktiven Theils der Bevölke-

[1]) Zur Vermeidung eines Mißverständnisses stellte Fürst Bismarck später (15. November 1878) seine Absicht dahin fest, „daß an keine taxirende Grenzbeamten gedacht ist, sondern an generelle Einschätzung durch einen Tarif resp. an mechanische Kennzeichen für Abstufungen — und daß dabei weder die Ausnahmslosigkeit noch die absolute Gleichheit des Prozentsatzes gemeint ist, sondern nur das Heranziehen aller der Produkte, welche auch das Inland erzeugt — der nur auswärtigen Rohstoffe entweder gar nicht, oder cum grano salis."

[2]) Dieser Grundgedanke des ersten zollpolitischen Programms des Kanzlers ist von der Zolltarifkommission nicht in seiner ganzen Strenge durchgeführt worden. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 174 Note. Mehrfach wurde um diese Zeit, insbesondere nach dem Bekanntwerden des Schreibens des Fürsten Bismarck an den Bundesrath vom 15. Dezember 1878, ein Widerspruch mit dessen Reichstagsrede vom Jahre 1875 behauptet, worin er das englische System (Zurückziehung auf ein reines, einfaches Finanzsystem) empfohlen hatte. Ein Artikel zur Abwehr dieses Vorwurfs findet sich in der Provinzial-Korrespondenz vom 27. Dezember 1878.

rung, welche lediglich von Renten, Gehältern und Honoraren lebt, ist in diese Gleichheit nicht vollständig einbegriffen, eine Thatsache, welche allerdings die Schwierigkeiten der Ausführung wesentlich steigert, weil die Mehrheit unserer Gesetzgeber, nicht nur in den Beamtenkreisen der Regierungen, sondern auch in den parlamentarischen Körperschaften, jener Minorität angehört. Den berechtigten Ansprüchen der Beamten wird aber durch Gehaltserhöhungen jederzeit abgeholfen werden können, falls sich in der That eine Erhöhung der Preise der Lebensbedürfnisse aus der Ausdehnung der Zollpflichtigkeit auf die Gesammteinfuhr ergeben sollte. Es ist aber nicht wahrscheinlich, daß dies in erheblichem Maße der Fall sein werde.

3. Es wird die zu erzielende Leistung für die Finanzen des Reichs thatsächlich dem inländischen Verbrauch garnicht oder doch nur zum geringeren Theile zur Last fallen. Sie wird vielmehr nur den Gewinn, welchen bisher der ausländische Produzent aus unseren Mitteln bezieht, um den Betrag des Zolls vermindern, vielleicht auch den Gewinn des Zwischenhändlers in ähnlicher Weise, wie die Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer in unseren Städten zwar die Einnahmen des Staates und der Gemeinden wesentlich geschädigt, aber weder den Einwohnern der Städte wohlfeileres Fleisch und Brot, noch den Landwirthen bessere Preise für ihr Vieh und Korn zu Wege gebracht hat.[1]) Daß jeder Zoll den ausländischen Erzeuger wesentlich für das finanzielle Ergebniß heranzieht, geht aus dem Interesse hervor, welches überall das Ausland gegen Erhöhungen des Grenzzolls von Seiten irgend eines Inlandes an den Tag legt. Wenn im praktischen Leben wirklich der inländische Konsument es wäre, dem der erhöhte Zoll zur Last fällt, so würde die Erhöhung dem ausländischen Pro-

[1]) Vgl. oben S. 129. In den Motiven zur Zolltarifvorlage heißt es: „Die Empfindung, daß die Aufhebung der Mahl- und Schlachtsteuer in Preußen ein finanzpolitischer und wirthschaftlicher Fehler gewesen, wird heute auch in Kreisen getheilt, welche sich früher in ausgesprochener Gegnerschaft zu jenen Steuern befanden. Es bedarf für Niemanden eines Beweises mehr, daß die direkten Steuern nicht beliebig erhöht werden können, sondern daß es für dieselben eine Grenze giebt, die ungestraft nicht überschritten werden darf. Auf der anderen Seite zeigen die Erfahrungen, welche namentlich in Hamburg und Bremen gemacht sind, daß selbst eine Konsumtionsabgabe, welche die von den verbündeten Regierungen vorgeschlagenen Zollsätze um das Doppelte und Dreifache überschreitet, von der Bevölkerung ohne Beschwerde getragen wird. In Hamburg wird pr. 100 Kgr. eine Eingangsabgabe erhoben: für Weizen von 2,59 Mark, für Roggen, Gerste und sonstiges Getreide 1,03 Mark, für Fleisch, Schinken, Speck 3,75 Mark. Aehnlich in Bremen."

duzenten gleichgültiger sein. Es ist dies aber nicht der Fall, sondern der Gewinn des ausländischen Importeurs vermindert sich um den Betrag des Zolls, ganz oder theilweis. Das Reich wird also das Einkommen erweiterter Zölle zum großen Theil vom Auslande erheben.

4. Die Erhebungskosten, welche von dem Ertrage jeder indirekten Steuer in viel höherem Maße als von den direkten in Abzug zu bringen sind, werden bei der Erhöhung und Erweiterung der Zollpflicht auf der Grenze äußerst gering sein, da die einmal bestehenden Kontroleinrichtungen an der Zolllinie und im Lande, welche jetzt schon unterhalten werden müssen, auch zur Verzollung aller ihr bisher nicht unterliegenden Gegenstände, welche die Grenze passiren, ausreichen würden. Es würde also der Prozentsatz der Erhebungskosten im Vergleiche mit dem Ertrage sich um so günstiger gestalten und die ohnehin bestehenden Einrichtungen größeren Nutzen abwerfen, je mehr von den Gegenständen, welche die Beamten ohnehin revidiren müssen, zu den zollpflichtigen gehören. Die Kosten der Einrichtung würden nicht mit dem höheren Ertrage steigen, je mehr die bestehenden Zolleinrichtungen für höhere Erträge nutzbar gemacht werden.

Ich habe im Sinne der vorstehenden Erwägungen bisher nach keiner Seite hin Anträge gestellt, und hat diese Mittheilung den Zweck, mich darüber zu vergewissern, ob und wie weit und in welcher Form es für mich als Reichskanzler je nach der dabei zu erwartenden Unterstützung rathsam sein wird, mit solchen Anträgen amtlich vorzugehen.

Ew. pp. wollen daher mit der dortigen Regierung einen vertraulichen Meinungsaustausch herbeiführen und mich von dem Ergebnisse desselben, sobald ein solches vorliegt, in Kenntniß setzen."[1])

Entwurf zu einem Schreiben an den Bundesrath, betr. die Zoll- und Steuerreform: Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs. (Anlage zur Urk. 154.)[2])

„Die finanziellen, volkswirthschaftlichen und handelspolitischen Ver-

[1]) Einzelne Erinnerungen, welche von den Bundesregierungen erhoben wurden, beantwortete Fürst Bismarck in der Form knapp gehaltener Marginalbemerkungen. Vgl. Urk. 156.

[2]) Das oben entworfene Schreiben ist vom Kanzler unterm 12. Nov. 1878 gezeichnet worden und bildet die Drucksache des Bundesraths Nr. 123 der Session 1878. Das Aktenstück ist zwar bereits in „Fürst Bismarck als Volks-

hältnisse, welche auf die gegenwärtige Gestaltung des Vereins-Zolltarifs von entscheidendem Einflusse gewesen sind, haben im Laufe der letzten Jahre wesentliche Veränderungen erfahren.

Die finanzielle Lage des Reichs wie der einzelnen Bundesstaaten erheischt eine Vermehrung der Reichseinnahmen durch stärkere Heranziehung der dem Reiche zur Verfügung stehenden Einnahmequellen.[1]) Bei den im vorigen Sommer zu Heidelberg stattgehabten vertraulichen Besprechungen über die im Reich anzustrebende Steuerreform ist denn auch die Ueberzeugung einmüthig zum Ausdruck gelangt, daß das System der indirekten Besteuerung[2]) in Deutschland weiter auszubilden sei, und es ist daselbst über die vorzugsweise ins Auge zu fassenden Finanzartikel allseitiges Einverständniß erzielt worden.

Außerdem erfordert die derzeitige Lage der deutschen Industrie, sowie das mit Ablauf der Handelsverträge in den großen Nachbarstaaten und in Amerika zu Tage getretene Bestreben nach Erhöhung des Schutzes der einheimischen Produktion gegen die Mitbewerbung des Auslandes, eine eingehende Untersuchung der Frage, ob nicht auch den vaterländischen Erzeugnissen in erhöhtem Maße die Versorgung des deutschen Marktes vorzubehalten[3]) und dadurch auf die Vermehrung der inländischen Produktion

---

wirth" abgedruckt; man hat aber geglaubt, dem Leser hier ausnahmsweise das Zurückgreifen auf dieses zweite, vielleicht nicht verfügbare Buch ersparen zu sollen.

[1]) Es findet sich hier nur ein altes Postulat des Kanzlers wieder ausgesprochen. Vgl. die Urkunden 137 und 150. Schon bei den Reichstagsvorlagen des Jahres 1878 war die Richtung, in welcher sich die deutsche Finanzreform bewegen sollte, dahin bezeichnet worden: daß durch Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs eine Entwicklung eingeleitet werde, welche „eine Entlastung des Budgets der Einzelstaaten herbeiführt, so daß es den letzteren dadurch ermöglicht wird, drückende Steuern zu beseitigen oder zu ermäßigen, oder, wenn sie dies für angezeigt halten, einzelne dazu geeignete Steuern den Provinzen, Kreisen und Gemeinden ganz oder theilweise zu überlassen."

[2]) Zur Unterstützung dieser Forderung vgl. auch die Urkunde 160.

[3]) In der allgemeinen Begründung zu der Zolltarifvorlage war das Bedürfniß einer Umkehr in der Handelspolitik in folgender Weise ausgeführt: Der Zollverein habe ursprünglich eine schützende Tendenz verfolgt. Im Hinblick auf die Schwerfälligkeit seiner Verfassung seien wesentliche Aenderungen des Tarifs erst auf dem Wege des Abschlusses von Zoll- und Handelsverträgen mit fremden Staaten, und zwar im Sinne allmäliger Abminderung des früheren Schutzes der einheimischen Produktion zu Stande gekommen. „In volkswirthschaftlicher Hinsicht konnte diese Politik auf die Dauer nur unter zwei Voraussetzungen dem Interesse der Nation entsprechen. Erstens mußten die übrigen Staaten, mehr und mehr dem von Deutschland bei den Vertragsabschlüssen gegebenen Beispiele folgend, das Exportinteresse über die Sicherung des einheimischen Marktes stellen.

hinzuwirken, sowie zugleich Verhandlungsmaterial zu schaffen sei, um später zu versuchen, ob und inwieweit sich im Wege neuer Verträge die Schranken beseitigen lassen, welche unsere Exportinteressen schädigen.

Die Ergebnisse der im Gang befindlichen Enqueten über die Lage der Eisenindustrie, sowie der Baumwoll- und Leinenindustrie[1]) werden nützliche Grundlagen schaffen für die Beantwortung der Frage der Zweckmäßigkeit einer Erhöhung oder Wiedereinführung von Zöllen auf die Erzeugnisse der in Frage stehenden Industrien.

Ueber einige weitere bereits in Anregung gekommene Aenderungen des autonomen Zolltarifs, welche zum Theil eine korrektere Fassung des Tarifs, zum Theil die Beseitigung von Mißverhältnissen zwischen den Zollsätzen von Halbfabrikaten und Ganzfabrikaten, zum Theil Erhöhungen des Schutzes einzelner Industriezweige gegenüber der Konkurrenz des Auslandes bezwecken, sind Vorarbeiten gerechtfertigt,[2]) welche den betreffenden Ausschüssen des Bundesraths werden vorgelegt werden.

Es wird dabei nicht ausgeschlossen sein, daß auch noch für andere Erzeugnisse die Einführung höherer Eingangszölle angeregt werde.[3])

In formeller Hinsicht würde, abgesehen von der Umrechnung der Zollsätze in die Reichswährung, zu prüfen sein, ob nicht an Stelle des Zentners eine andere Gewichtseinheit in den Tarif einzustellen und die jetzige Gruppirung und Aufeinanderfolge der einzelnen Positionen des Tarifs einer durchgreifenden Revision zu unterziehen sein möchten.

In der That war diese Hoffnung in politischen wie in volkswirthschaftlichen Kreisen bis vor wenig Jahren weit verbreitet. Auch im Zollparlament und noch im Reichstag traten — wenn auch nicht unbestritten — gleiche Anschauungen so stark hervor, daß von deutscher Seite in den Tarifänderungen von 1870 und 1873 auf dem Wege der eigenen Gesetzgebung noch unter die den Vertragsstaaten zugesicherten Tarifsätze heruntergegangen wurde. Heute besteht nach der Lage der fremden Zollgesetzgebung und den Tarifprojekten verschiedener Staaten darüber kein Zweifel, daß diese erste Voraussetzung der seit 1865 maßgebenden deutschen Tarifpolitik nunmehr hinfällig ist. Die zweite Voraussetzung, unter welcher die dauernde Beibehaltung jener Tarifpolitik gerechtfertigt werden konnte, bestand darin, daß keine für Deutschland ungünstige Aenderung in den wirthschaftlichen Machtverhältnissen der Nationen gegenüber dem Zustande zur Zeit des Abschlusses der Handelsverträge in den sechsziger Jahren eintrat. Auch diese Voraussetzung ist nicht eingetroffen."

[1]) Vgl. hierüber „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 128.

[2]) Vgl. Urkunde 147.

[3]) Hierbei war anscheinend an die land- und forstwirthschaftlichen Produkte gedacht.

In ersterer Hinsicht ist daran zu erinnern, wie Bremen unter Berufung darauf, daß die Eisenbahnverwaltungen die Gewichtsangaben in Kilogrammen verlangen, bereits unter dem 10. Januar 1875 eine Beschlußnahme des Bundesraths dahin beantragt hat, daß im zollamtlichen Verkehr die Bezeichnung des Gewichts ausschließlich nach Kilogrammen stattzufinden habe. (Drucksache Nr. 3 der Session 1874/75.) Der Bundesrathsausschuß für Zoll- und Steuerwesen hat sich demnächst mit der Einführung des Kilogramms als Gewichtsbezeichnung im zollamtlichen Verkehr grundsätzlich einverstanden erklärt, hinsichtlich der Durchführung der Maßregel aber sich für eine Verschiebung bis zu einer allgemeinen Revision des Zolltarifs ausgesprochen.

Ueber die Frage, ob die Gruppirung und Aufeinanderfolge der einzelnen Positionen des jetzigen Zolltarifs beizubehalten, oder ob eine strengere alphabetische Ordnung oder eine systematische Gruppirung für den künftigen Tarif zu wählen sein möchte, liegen gleichfalls von verschiedenen Seiten Vorarbeiten vor, welche der Verwerthung harren.

Um die Lösung der vorstehend angedeuteten Fragen thunlichst zu beschleunigen und der für die betheiligten Erwerbszweige drückenden Ungewißheit über die künftige Gestaltung unseres Tarifwesens möglichst bald ein Ende zu machen, erscheint die Einsetzung einer besonderen Kommission angezeigt, welche unter Benutzung des vorhandenen, sowie desjenigen Materials, welches durch die Enqueten geschaffen und jener Kommission zu überweisen sein würde, die Revision des Zolltarifs vorzubereiten und die erforderlichen Anträge bei dem Bundesrath zu stellen hätte.

Die Aufgabe der Kommission würde danach auf den gesammten Inhalt des Tarifs, mit Ausnahme derjenigen Finanzartikel, über welche auf der Heidelberger Ministerkonferenz Einverständniß erzielt ist und welche einer gesonderten Bearbeitung bereits unterliegen, sich zu erstrecken haben.

Die Kommission würde aus Beamten des Reichs und der hauptsächlich betheiligten Bundesstaaten zusammenzusetzen sein. Die Anzahl der Mitglieder dürfte mit Rücksicht auf den Umfang der Aufgabe nicht zu knapp gegriffen werden.

Die Bearbeitung der einzelnen Detailfragen möchte nach Feststellung der allgemeinen Grundsätze kleineren, aus der Mitte der Kommission zu bildenden Subkommissionen zu übertragen sein.

Auch wird es sich empfehlen, sowohl der zu berufenden Kommission, als auch den Subkommissionen das Recht einzuräumen, Sachverständige zu vernehmen oder schriftliche Gutachten einzuziehen und durch Requisition der Landesbehörden Ermittelungen zu veranlassen.

Der Unterzeichnete beehrt sich hiernach dem Bundesrath die entsprechende Beschlußnahme anheimzustellen." [1])

155.

November 1878, **Friedrichsruh. Bemerkungen in Betreff der Wirkung vertragsmäßiger Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr mit Oesterreich. Abwägung der Interessen des deutschen Absatzes und der deutschen Bahnen. Reform der deutschen autonomen Eisenbahngesetzgebung.**

„Zuerst fragt sich,[2]) wie hoch ist die Durchfuhr per Bahn von uns durch Oesterreich und wie hoch die Oesterreichs durch Deutschland und sind nicht beide nach Gewicht und Umfang sehr ungleich?

---

[1]) Die präzise Stellungnahme der Regierung zur wirthschaftlichen Frage spiegelte sich alsbald auch in der offiziösen Presse ab. So bemerkte die Provinzial-Korrespondenz in einem „Die wirthschaftlichen Aufgaben" überschriebenen Artikel vom 30. Oktober 1878 Nr. 44, die Erklärung der um dieselbe Zeit ins Leben getretenen sogenannten „freien volkswirthschaftlichen Vereinigung des Reichstags" bedeute einen entschiedenen und bedeutsamen Wendepunkt in der Behandlung der wirthschaftlichen Fragen; sie dürfe als Anzeichen dafür gelten, daß die Regierung in dem neuen Reichstag auch für ihre wirthschaftlichen Bestrebungen die Stütze einer Mehrheit finden werde, welche entschlossen ist, die Behandlung der wirthschaftlichen Fragen „nicht nach den Auffassungen und Geboten bloßer Lehrmeinungen, sondern vor Allem nach den Anforderungen der thatsächlichen Lage der Dinge und nach den wirklichen Bedürfnissen und praktischen Interessen des Volkes zu gestalten." Wegen der weiteren Entwicklung vgl. Urkunde 156.

[2]) Es handelte sich um die Frage, welche, das Eisenbahnwesen betreffende Bestimmungen des alten Handelsvertrags mit Oesterreich vom 9. März 1868 bei einer Neuregelung des vertragsmäßigen Verhältnisses berücksichtigt werden sollten. Einschneidend war besonders Artikel 16 a. a. O. welcher lautete: „Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen des andern Theils und deren Güter nicht ungünstiger, als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden. Für Durchfuhren nach oder aus dem Gebiete des andern Theils soll kein Staat höhere als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiete auf- oder abgeladenen Güter verhältnißmäßig unterliegen."—

Die Verhandlungen über den neuen Handelsvertrag mit Oesterreich wurden zuerst schriftlich und seit dem 2. Dezember 1878 mündlich in Berlin gepflogen und mit Ausnahme der Tarife auf alle diejenigen Gebiete ausgedehnt, welche in dem 1868er Vertrage ihre Regelung gefunden hatten. Auf dieser Grund-

Führt nicht Oesterreich, auch abgesehen von der Durchfuhr, an Gewicht und Umfang viel mehr nach Deutschland als wir nach Oesterreich?

In dem Maße, wie dieses der Fall ist, hat auch Oesterreich mehr Vortheil von dem Abkommen wie wir. Begünstigung des österreichischen Absatzes nach Deutschland, des österreichischen Transit nach Frankreich ist zugleich Benachtheiligung unserer konkurrirenden Produktion und unseres Absatzes nach Frankreich. Unser Handel nach dem Orient und dem Schwarzen Meer geht muthmaßlich mehr via Nordsee als mit den österreichischen Bahnen; wenigstens verkehrt Böhmen noch via Nordsee mit dem Orient. Der österreichische Transit aber geht über unsere Bahnen mehr als über die eigenen. Wenn unsere Bahnen dabei profitiren, so ist es auf Kosten des Absatzes unserer Produkte nach Frankreich, Belgien und im Inlande.

Bei Eisenbahnverkehr können wir immer nur Meistbegünstigung im Vergleich mit Anderen, prinzipielle Gleichstellung mit Einheimischen aber nicht zugeben. Eine generelle Konzession der Art könnte bis in lokale Details geniren.

Auf die Dauer können wir uns über Eisenbahntarife ebensowenig wie über Zolltarife mit dem Auslande binden, so lange unsere eigene autonome Eisenbahngesetzgebung nicht reformirt ist."[1])

18. November 1878, Friedrichsruh. Der Reichskanzler unterbreitet dem Bundesrath Normen für die Regelung des Dienstes der Fabrikinspektoren.[2]) In einem besonderen Begleitschreiben zu diesen Normen[3]) ist

lage wurde über einen für die Dauer eines Jahres gültigen Vertrag die Einigung erzielt und der Vertrag am 16. Dezember 1878 unterzeichnet. Die Publikation des Vertrags erfolgte mittelst der am 31. Dezember 1878 ausgegebenen Nr. 37 des Reichsgesetzblatts, S. 365. Die Genehmigung des Vertrags durch den Reichstag erfolgte erst am 25. Februar 1879 (R.G.Bl. 1879 S. 11).

[1]) Noch schärfer findet sich dieser Gedanke in der Urkunde 172 ausgesprochen. — Die Eisenbahnbestimmungen in dem neuen Handelsvertrag zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 16. Dezember 1878 sind in den Artikeln 15—18 enthalten. Vgl. auch die Urkunde 157.

[2]) Wegen des Bedürfnisses solcher Normen vgl. Urkunde 142.

[3]) Ueber den Inhalt derselben bemerkte die Vossische Zeitung vom 31. August 1881 Nr. 403: „Sie gewähren zunächst in Bezug auf die Uebertragung der Fabrikinspektion an besondere hierfür eigens ernannte Beamte dem Ermessen der einzelnen Regierungen einen gewissen Spielraum, indem sie bei der Bezeichnung des Wirkungskreises der Fabrikinspektoren sich ausdrücklich dahin aussprechen, „daß den Landesregierungen die Befugniß nicht entzogen sein soll, den Wirkungskreis der hier in Rede stehenden Beamten auch auf an-

darauf aufmerksam gemacht, daß über das Maß der an die allgemeine wie an die technische Vorbildung der Fabrikinspektoren zu stellenden Anforderungen absichtlich keine Bestimmungen aufgenommen worden seien. Zugleich ist vorgeschlagen, daß zu den fraglichen Funktionen, abgesehen vom Berg- und Hüttenbetrieb, in der Regel nur Personen mit wissenschaftlicher Bildung verwendet werden sollen, welche entweder eine höhere technische Lehranstalt absolvirt und sonach als technische Beamte im öffentlichen oder Privatdienst thätig gewesen sind oder größere gewerbliche Anlagen geleitet haben.

Der Bundesrath entspricht im Wesentlichen dem Antrage.

156.

Ende November 1878, **Friedrichsruh. Randbemerkungen zu den Erwiderungsschreiben der Bundesregierungen auf den Antrag, betreffend die Revision des Zolltarifs.**[1]) (Auszüge.)

„Der Vorschlag der Zollpflicht auf die Gesammteinfuhr[2]) mag Bedenken

dere gewerbliche Angelegenheiten auszudehnen." Von dieser Freiheit haben indeß nur einige kleinere Staaten Gebrauch gemacht, indem sie einem ihrer funktionirenden technischen Berg- oder Baubeamten die Befugnisse des Fabrikinspektors übertrugen und dieselben mit seiner bisherigen Thätigkeit vereinigten. Ferner bestimmen die bundesräthlichen Normen, daß die zur Fabrikinspektion zu berufenden Beamten neben technischen Kenntnissen insbesondere auch amtliche Erfahrungen besitzen sollten, vermöge welcher sie geeignet seien, zwischen den Interessen der Arbeitgeber und Arbeiter eine Vertrauensstellung zu gewinnen, welche sie in den Stand setzt, zur Erhaltung und Anbahnung guter Beziehungen zwischen Beiden mitzuwirken. Weiter werden von den neuen Organen auf Grund der gemachten Erfahrungen Vorschläge für die Regulirung der von den Ortspolizeibehörden auszuübenden Thätigkeit in der Fabrikaufsicht, sowie dieser letzteren selbst und der darüber gegebenen Gesetzesvorschriften erwartet. Sodann wird für gewisse Fälle eine der Aufforderung an die Polizeibehörde vorhergehende Entscheidung der höheren Behörde gefordert, welche sich auf die Vernehmung von Sachverständigen gründet. Endlich wird bestimmt, daß die Fabrikinspektoren den Central- oder höheren Verwaltungsbehörden zuzuordnen seien, welche für die Gewerbepolizei in höherer Instanz zuständig sind, mit der Maßgabe jedoch, daß es den Landesregierungen überlassen bleiben soll, das Verhältniß zu diesen Behörden im Einzelnen zu regeln, weil die Verhältnisse in den einzelnen Staaten zu vielgestaltig seien, um eine einheitliche Regelung thunlich erscheinen zu lassen." — Eine Veröffentlichung des Wortlauts der gedachten Normen ist bisher nicht erfolgt.

[1]) Wie oben S. 287 bemerkt, hatte der Reichskanzler sein erstes zollpolitisches Programm, bevor er dasselbe dem Bundesrath unterbreitete, den größeren deutschen Bundesregierungen auf gesandtschaftlichem Wege zur Kenntnißnahme und Aeußerung zugehen lassen. Auf die hierauf eingegangenen Erwiderungsschreiben beziehen sich die obigen Randbemerkungen.

[2]) Gemeint ist der in der Urkunde 154 entwickelte Plan. Fürst Bismarck hat übrigens den hier berührten Einwand, wie seine auf S. 289 enthaltenen Ausführungen ersehen lassen, bereits vorausgesehen.

begegnen bei der Konsumtion, aber nur ‚der Geheimräthlichen', und jeder von baaren Gefällen sorgenfrei existirenden. Auch der werden aber die Subsidien ausgehen, wenn sie sich nicht entschließt, die Lage der produzirenden Bevölkerung zu berücksichtigen. Ist diese erst verarmt, so ist es auch der Staat."

„Im Jahr 1823[1]) wurden 5 Sgr. auf den Scheffel Korn gelegt, auch für Transit; aus russisch-politischen Motiven trat schon 1825 für Wassertransit, und anderen gab es nicht, eine Reduktion ein." [2])

„Der Kostenpreis für russischen Roggen ist in Stettin 2 ℳ, der Verkaufspreis 4 ℳ."

„Nach dem alten bewährten Zollvereinsgrundsatz (1818) war alles zollpflichtig, was nicht als Ausnahme bezeichnet wurde, mindestens mit 15 Sgr. pro Ctr. alles im Tarif nicht Erwähnte."

„Wer soll denn schließlich die Staatslasten tragen? Der Produzent allein? Konsumenten sind alle." [3])

---

[1]) Veranlaßt war obenstehendes Marginale durch die vorläufigen Bedenken einer Bundesregierung gegen einen Zoll von irgend erheblicher Höhe auf die zum Massenkonsum dienenden und bisher zollfreien Gegenstände (Getreide, Vieh, Kohlen, Holz).

[2]) Des Näheren hat sich der Kanzler über diesen zollpolitischen Vorgang in der Reichstagsrede von 21. Mai 1879 ausgesprochen. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 242.

[3]) Das demnächstige Bemühen des Fürsten Bismarck war auf eine zweckmäßige Zusammensetzung der Zolltarifkommission gerichtet. Nach dem Bundesrathsbeschluß vom 12. Dezember 1878 hatte der Reichskanzler 3 Mitglieder zu ernennen und außerdem den Vorsitzenden aus der Zahl der Mitglieder. Als Vorsitzenden designirte derselbe den Freiherrn von Varnbüler, die Wahl eines Mitglieds überließ er dem Staatsminister Hofmann (die Wahl fiel auf den Geheimen Regierungsrath Burchard). In Bezug auf das dritte Mitglied heißt es in einem Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister Hofmann d. d. Friedrichsruh, den 12. Dezember 1878: „Als dritten Vertreter wünscht der Fürst eine Persönlichkeit, die in der Kommission seine Ansichten zur Geltung brächte und ihn über den Stand der Verhandlungen auf dem Laufenden erhielte. Diese Bedingungen würden am besten erfüllt werden von Herrn Geheimrath Tiedemann, welcher seit zwei Jahren vollkommen in seine Auffassungen bei den hier einschlagenden Fächern eingeweiht sei." Die Wahl fiel auf Geheimrath Tiedemann. Am 22. Dezember 1878 ließ der Reichskanzler nach Inhalt eines Schreibens des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister Hofmann den Freiherrn von Varnbüler ersuchen, derselbe möchte, „ohne die noch rückständigen Ernennungen der bayerischen, hessischen und hanseatischen Bevollmächtigten abzuwarten, die erste Sitzung der Zolltarifkommission in den ersten Tagen des Januars anberaumen". Die erste Sitzung fand am 3. Januar 1879 statt; zu Anfang April desselben Jahres hatte die Kommission ihre Arbeiten beendet. Vgl. Urkunde 159.

157.

17. Dezember 1878, Friedrichsruh. Schreiben des Geheimen Regierungsraths Tiedemann an den Präsidenten des Reichskanzler-Amts, Staatsminister Hofmann, betreffend die Schädigung der deutschen Produktion durch die Differenzialtarife. (Auszug.)

(Rücksendung der von dem Reichskanzler vollzogenen Drucksache, betreffend die Vorlage des am 16. Dezember 1878 in Berlin unterzeichneten Handelsvertrags zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn an den Bundesrath.) [1] „Seine Durchlaucht bittet, bei den ausführlicheren mündlichen Erläuterungen der einzelnen Vertragsbestimmungen auch darauf aufmerksam zu machen, daß die Differenzialtarife der Eisenbahnen, welche für Ausfuhrartikel bis zur Grenze billigere Frachtsätze nur für andere gewähren, in ihrer Wirkung Exportprämien gleichzuachten seien. Wenn bisher durch Differenzialtarife unsererseits die ausländische Produktion auch im Inlande in analoger Weise begünstigt werde, so sei doch zu hoffen, daß die Ueberzeugung von der Unrichtigkeit solcher Exportprämien mehr und mehr zum Durchbruch komme.“ [2]

---

[1] Gemeint ist die Bundesraths-Drucksache Nr. 139, Session 1878 79. Die die Vorlage begleitende Denkschrift (Drucksache zu Nr. 139) erhielt die Schlußredaktion von der Hand des Fürsten Bismarck. Die Denkschrift ging am 12. Febr. 1879 mit dem Handelsvertrag auch dem Reichstag zu. Drucksache Nr. 8 der 4. Legislatur-Periode, II. Session 1879. Vgl. auch Urk. 155.

[2] Diese Ueberzeugung theilte der Minister der öffentlichen Arbeiten **Maybach**. Derselbe bemerkte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Nov. 1879: „Was die Tarifpolitik angeht, so bekenne ich offen, daß ich auf dem Standpunkte stehe, daß die Eisenbahntarife nach den Bedürfnissen des Landes fixirt werden müssen, und wenn es sich darum handelt, ein Eisenbahn- oder ein Landesinteresse zurückzustellen, so bin ich geneigt, das Eisenbahninteresse zurückzustellen. Insbesondere kann ich nicht zulassen, daß ausländische Produkte beim Transport begünstigt werden. Eine solche Tarifpolitik ist nur eine Folge der Zersplitterung unseres Eisenbahnwesens; jede Eisenbahn hat nur die Bedürfnisse ihres Netzes im Auge, ohne sich darum zu kümmern, daß andere Gebiete dadurch geschädigt werden.“ Und in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Nov. 1879 erklärte der Minister Maybach es nicht für zulässig, „daß unsere Eisenbahnpolitik die durch Gesetz festgestellte Zollpolitik des Reichs durchkreuzt, und daß dies die Tendenz, welche durch die Differenzialtarife vielfach verfolgt wird, das ist eine bekannte Thatsache. Ich erinnere daran, daß im Jahre 1873 eine sehr ausführliche Enquete über die Differenzialtarife und die Mittel gegen ihren Mißbrauch beim Reiche stattgefunden hat. Die Enquete ist, wie so manche andere, resultatlos verlaufen; interessant ist mir aber gewesen, daß ein beredtes Mitglied der Enquete, das heute auch Mitglied dieses hohen Hauses ist, damals ausdrücklich den Ausspruch gethan hat: es sei ein Glück, daß man durch die Eisenbahntarife die Zolltarife neutralisiren könne.“ Vgl. auch die folgende Urkunde.

158.

3. Januar 1879, **Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend Mißbräuche in Bezug auf die Eisenbahntarife, die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens. Rechtlosigkeit der Bevölkerung demselben gegenüber. Vergleich mit den Posttarifen. Ausbeutung der Eisenbahntarife durch lokale Behörden, ohne gesetzliche Kontrole. Vergleichung dieses Zustandes mit den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben.** (Auszug).

„Euren Excellenzen danke ich für die Mittheilung vom 24. Dezember v. J., in deren Anlage[1]) ich einen dankenswerthen und bedeutungsvollen Schritt zur Beseitigung der Uebelstände erkenne, welche die bestehenden Eisenbahnverhältnisse für die einheimische Produktion haben.[2]) . . .

Zugleich würde ich es dankbar erkennen, wenn Eure Excellenzen mir Ihre Ansichten darüber mittheilen wollten, ob sich nicht in einem weiteren Stadium unserer Gesetzgebung dem zu bekämpfenden Uebelstande noch wirksamer entgegentreten läßt. Bei der Langsamkeit der praktischen Entwicklung des von dem Königlichen Staatsministerium seit länger als 3 Jahren beschlußmäßig anerkannten Prinzips der Verstaatlichung der Privateisenbahnen[3]) im Wege der Reichs- oder der Landesgesetzgebung, beabsichtige ich

---

[1]) Nach dem von den drei Ressortministern in ihrem gemeinschaftlichen Schreiben vom 24. Dezember 1878 enthaltenen Vorschlage sollten die in das Einführungsgesetz zu dem revidirten Zolltarif aufzunehmenden Eisenbahnbestimmungen wie folgt lauten: „Bei der Ein- oder Durchfuhr auf den deutschen Eisenbahnen dürfen ausländischen Erzeugnissen nicht günstigere Frachteinheitssätze oder Frachtbedingungen eingeräumt werden, als solche gleichartigen inländischen Erzeugnissen im Verkehr nach den nämlichen Bestimmungsorten auf derselben Bahnstrecke bei gleicher Länge des innerhalb des Reichsgebiets zurückgelegten Weges bewilligt sind. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn eine erhebliche Benachtheiligung der inländischen wirthschaftlichen Interessen nicht zu besorgen ist. Sie unterliegen der Genehmigung des Bundesraths. In dringenden Fällen ist das Reichs-Eisenbahn-Amt ermächtigt, die Genehmigung vorbehaltlich der nachträglichen Zustimmung des Bundesraths zu ertheilen. Wird die letztere versagt, so sind die Tarife binnen zwei Monaten nach Mittheilung des Bundesrathsbeschlusses wieder außer Geltung zu setzen."

[2]) Hier folgen in dem Schreiben zwei Fassungsänderungen des Fürsten Bismarck zu dem in der vorigen Note erwähnten Paragraphen, welche die Ressortminister ihrerseits als zweckmäßig anerkannten.

[3]) Vgl. Urkunde 140. Ueber die erneute Anregung dieser Frage vgl. Urkunde 163.

im Reiche die Frage anzuregen,[1]) ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen, unabhängig von dem intendirten Reichseisenbahngesetz, der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf. Wenn es in Preußen unmöglich ist, ohne Allerhöchste Ermächtigung eine Aenderung in geringem Wegegeld oder Brückenzoll-Erhebungen herbeizuführen, so steht damit die Rechtlosigkeit, in welcher die Bevölkerung sich gegenüber den sehr viel wichtigeren Eisenbahntarifen befindet, in einem auffälligen Widerspruch. Wenn strenge darauf gehalten wird, daß die Post ihre Tarife nur auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen regeln kann, wenn es für ein unabweisliches öffentliches Bedürfniß erkannt wurde, daß der letzte Rest von Privatposteinrichtung in Gestalt der Taxisschen Privilegien durch Expropriation beseitigt wurde, so ist es schwer erklärlich, wie der sehr viel größere und wichtigere Interessenkreis im Vergleich mit der Post, welcher von den Eisenbahntarifen abhängig ist, der Ausbeutung im Privatinteresse, durch lokale Behörden, ohne gesetzliche Kontrole für die Dauer überlassen werden konnte. Dabei hat der Postverkehr seine Konkurrenz und Kontrole durch jede Privatspedition, während die Eisenbahnen in bestimmten Bezirken den Verkehr monopolistisch beherrschen, jede Konkurrenz vermöge des staatlichen Privilegiums, auf dem sie beruhen, unmöglich ist, und da, wo zwei und mehrere Eisenbahnen konkurriren könnten, eine Verständigung zwischen ihnen in der Regel gefunden wird. Der Umstand, daß so große öffentliche Interessen wie das Eisenbahntransportwesen Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Kontrole zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des wirthschaftlichen Lebens der modernen Staaten seine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben. Wenn man nach denselben Modalitäten, wie die Eisenbahnen ein Verkehrsregal ausüben, die Erhebung der Klassen- und Einkommensteuer in einer Provinz oder die Erhebung der Grenzzölle auf bestimmten Abschnitten unserer Grenze, Privat-Aktiengesellschaften zur Ausbeutung überlassen würde, so wären dieselben doch immer durch die

[1]) Die Vergleichung des obenstehenden Textes mit dem in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 178 ff. abgedruckten Schreiben an den bayerischen Minister des Aeußeren ergiebt von hier ab eine gleichlautende Fassung. Die Presse hatte die Nachricht verbreitet, die gedachte Kundgebung sei an den Minister v. Pfretzschner in München gerichtet gewesen; dieselbe war aber in dieser Beziehung, wie sich jetzt zeigt, falsch unterrichtet.

Schranken gesetzlich feststehender Abgabensätze gebunden, während heute bei uns für die Eisenbahntarife die Bürgschaft gesetzlicher Regelung unserem Verkehrsleben fehlt. Diesen Erwägungen gegenüber glaube ich nicht umhin zu können, im Wege der Reichsgesetzgebung eine vorbereitende Prüfung der Frage zu veranlassen, ob und auf welchem Wege es thunlich sein wird, in Anknüpfung an die Bestimmung der Reichsverfassung eine gesetzliche und soweit es möglich ist, einheitliche Regelung des deutschen Tarifwesens herbeizuführen. Wenn es gelingt, dieses Ideal zu erreichen, so werden dann auch die Ausnahmetarife nur auf Grund der Gesetzgebung eingeführt oder beibehalten werden können.

Eure Excellenzen bitte ich um eine Aeußerung über diese Frage und eventuell um Ihren Beistand zur Erledigung derselben."[1])

159.

10. Januar 1879, **Friedrichsruh. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betr. die geschäftliche Behandlung der Zolltarifvorlage. Verbindung der Finanz- und der Schutzzollvorlage.** (Auszug.)

(Ausdruck der Ueberzeugung, daß es richtiger sei, sämmtliche Zoll- und Steuervorlagen gleichzeitig beim Reichstag einzubringen, statt zunächst die auf den Heidelberger Beschlüssen basirten Zölle in dem vorzulegenden Budget zu berücksichtigen.)

„Auch ich bin der Ansicht[2]), daß man eine als prinzipielle Reform auftretende, das gesammte Tarifwesen umfassende Vorlage im Reichstag leichter durchbringt und im Lande leichter verständlich macht, als einzelne Bruchstücke, welche die sogenannten Finanzartikel betreffen. Ich halte es auch nicht für taktisch richtig, die Befriedigung des Finanzbedürfnisses von der wirthschaftlichen Reform zu trennen."[3])

---

[1]) Die zu Eingang bezeichneten Ressortminister erklären sich damit einverstanden, daß eine Regelung des Eisenbahntarifwesens durch ein Reichsgesetz, unabhängig von dem beabsichtigten Reichseisenbahngesetz, erwünscht sei. Vgl. Urkunde 161. Die S. 299 Note 1 erwähnte Eisenbahnbestimmung findet in dem am 4. April 1879 dem Reichstag vorgelegten Gesetzentwurf, betr. den Zolltarif des Deutschen Reichs, keine Aufnahme, vermuthlich aus dem Grunde, weil die Regelung der Frage durch ein Spezialgesetz beabsichtigt war.

[2]) Vgl. zu dem Folgenden auch das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 160.

[3]) Im Verlaufe der Berathung der wirthschaftlichen Reform im Reichs-

160.

18. Januar 1879, Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betr. den Zug der Engländer in Länder mit vorzugsweise indirekter Besteuerungsform.

„Im Hinblick auf die freie Getreideeinfuhr in England und den Umstand, daß trotzdem viele Engländer der Billigkeit wegen in dem mit Zöllen reichlich versehenen Frankreich leben, möchte der Reichskanzler gern darüber unterrichtet sein, wie viel Zoll und Abgaben die landwirthschaftlichen Verzehrungsprodukte zu tragen haben, ehe sie zur Konsumtion solcher Engländer gelangen.

Der Reichskanzler möchte daher besitzen:

1. einen Auszug der landwirthschaftlichen Erzeugnisse aus dem französischen Zolltarif;
2. einige Octrois von größeren französischen Städten, abgesehen von Paris;
3. einige Octrois von solchen kleineren französischen Städten, in welchen sich hauptsächlich englische Kolonien gebildet haben, wie Boulogne, Calais, Pau, Cannes;
4. soweit thunlich eine Uebersicht über die Anzahl resp. den Prozentsatz der englischen Ansiedler in solchen Städten.

Der Reichskanzler würde dankbar sein, wenn Ew. Excellenz unsere Botschaft in Paris anweisen wollten, die Sachen derart zu beschleunigen, daß er vor Beginn der Reichstagsverhandlungen Kenntniß davon nehmen kann."[1])

161.

1. Februar 1879, **Friedrichsruh. Schreiben an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend die gesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens.** (Auszug.)

— — „Der prinzipielle Ausspruch, daß ausländisches Gut nicht theuerer gefahren werden darf, als deutsches,[2]) ist immerhin werthvoll. Aber Verwirklichung wird er doch nur finden, wenn derselbe durch Strafen und durch eine Behörde, welche diese verhängt, erzwungen werden kann.

---

tag wurde von den Gegnern der Vorlage der Antrag gestellt, die finanzpolitischen Punkte, getrennt von den zollpolitischen, einer besonderen Kommission zu überweisen. In richtiger Erkenntniß der hinter diesem Verlangen liegenden Absichten lehnte jedoch die volkswirthschaftliche Vereinigung diesen Antrag ab.

[1]) In den folgenden Aktenstücken wird die finanzielle Seite des Reformplans vom Jahre 1879 nicht weiter berührt. Man vgl. hierzu den Artikel der Provinzial Korrespondenz vom 5. März 1879 Nr. 10: „Der Reichshaushalt und die Finanzreform".

[2]) Eine Bestimmung dieser Art war für das Einführungsgesetz zu dem neuen Zolltarif des Deutschen Reichs beabsichtigt. Vgl. oben S. 299 Note 1.

Dazu werden wir, wie ich glaube, eines Reichsgesetzes bedürfen, welches die Tarife gesetzlich normirt und jede Abweichung von denselben unter Strafe stellt, eine zur Verhängung dieser Strafen kompetente Reichsbehörde einsetzt und jedem Verletzten das Klagerecht verleiht. Eure Excellenzen wollen mir gestatten, die Frage in der nächsten Woche in Berlin mündlich zu besprechen." [1])

162.

1. Februar 1879, Friedrichsruh. Schreiben des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow, betr. Vorbereitungen für die Tarifreform; Getreidepreise in Rußland. (Auszug.)

— — „Der Fürst bittet Ew. Excellenz eine Berichterstattung, wenn solche möglich, darüber veranlassen zu wollen, wie sich die Marktpreise auf den Hauptplätzen für Kornmarkt im inneren Rußland, Wilna, Kiew, Woronesch u. dgl. stellen, weil gerade diese Plätze bei dem nachtheiligen Einfluß unserer Differenzialtarife [2]) in erster Linie zur Geltung kommen. Es würde dem Reichskanzler angenehm sein, wenn dabei die Gewicht- und die Hohlmaaße gleich in die unserigen übersetzt und die Preise in dieser Richtung berechnet würden, da namentlich das russische Pfund sich mit dem Zollpfund nicht deckt, sondern leichter ist."

163.

7. Februar 1879. **Votum, betr. die Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung.**

Der von dem Abgeordneten Dr. Lasker eingebrachte Abänderungsantrag zu dem Generalbericht der Budgetkommission über den Staatshaushalts-Etat für das Jahr 1879/80 (Nr. 249 der Drucksachen), [3]) ver-

[1]) Wegen der Verfolgung des Antrags auf reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens vgl. Urk. 164. — Nach Inhalt eines Schreibens des Grafen Wilhelm Bismarck an den Staatsminister von Bülow d. d. Friedrichsruh, 1. Febr. 1879 führte Fürst Bismarck den diesjährigen ungewöhnlichen Geldaufwand in St. Petersburg auf die 90 Millionen zurück, „welche den Russen vermöge der Differenzialtarife unserer Staatsbahnen aus den Taschen unserer Leute zugeflossen wären."

[2]) Vgl. oben S. 298.

[3]) An Stelle der Resolution III. 1. Seite 54 des Generalberichts, welche lautete: „1. vom Ankauf von Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen", beantragte Dr. Lasker zu erklären, daß unbeschadet der Frage, ob und in welcher Weise das Staatsbahnsystem über den bisherigen Umfang auszudehnen sei, 1) die derzeitige Finanzlage des Staates nicht gestattet, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens

anlaße ihn (den Fürsten Bismarck) zu erklären, er lege den größten Werth auf die Durchführung der Eisenbahnpolitik durch Erwerb der dominirenden Privateisenbahnlinien für den Staat[1]) und halte es für dringend erforderlich, dies dem Landtag gegenüber entschieden auszusprechen.

13. Febr. 1879. Der Handelsminister **Maybach** erklärt im Abgeordnetenhause, die Staatsregierung habe die Durchführung des Staatseisenbahnsystems in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes beschlossen und begründet seinerseits die Opportunität der Maßregel.[2])

---

mit Unternehmungen vorzugehen, bei welchen die Rentabilität nicht genügend gesichert ist; 2) es dringend erforderlich ist, die Ziele und Grundsätze der Eisenbahnpolitik seitens der Königlichen Staatsregierung klar darzulegen und eine Verständigung über dieselben zwischen der Staatsregierung und dem Landtag herbeizuführen. — Man vgl. hierzu den Artikel der Prov.-Korresp. vom 12. Febr. 1879 Nr. 7 „Die Staatseisenbahnen und das Finanzinteresse".

[1]) Vgl. oben S. 299.

[2]) Bei Besprechung der in der vorhergehenden Note erwähnten Resolution bemerkte der Minister Maybach: „Es ist wiederholt die Aufforderung an mich gerichtet, mit einem Programm hervorzutreten, mit einer Denkschrift, wie ich mir das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnverwaltung in Zukunft geordnet denke. Indessen, was sind Programme? Wollen Sie ein Programm mit meinem Namen verbinden, so kann das allerdings insofern geschehen, als ich, so lange ich in der Eisenbahnverwaltung thätig bin — und das ist ein Vierteljahrhundert — niemals den Gedanken verleugnet habe, weil ich ihn eben aus der praktischen Anschauung als richtig erkannt habe, daß das, was man gewöhnlich unter Staatseisenbahnsystem versteht, für einen Staat wie Preußen das Richtige sei. Indessen die Modalitäten der Ausführung, das Tempo, der Umfang der Maßregeln, welche zur Ausführung dieses Gedankens zu ergreifen sind, werden sich, wie es bei praktischen Leuten natürlich nicht anders sein kann, nach Zeit und Umständen richten, und dabei wird ganz gewiß in erster Reihe mit die Finanzlage des Staats in Erwägung kommen. Ich bringe den Passus der letzten Thronrede in Erinnerung, welcher lautet: Im Interesse der Landeswohlfahrt erweist sich eine kräftigere Zusammenfassung und Ordnung des Eisenbahnwesens, sowie die Ergänzung des vaterländischen Eisenbahnnetzes in verschiedenen Theilen des Staats als unerläßlich. Sofern, wie gehofft wird, die behufs demnächstiger Ueberführung wichtiger Aktien-Eisenbahn-Unternehmungen in die Hände des Staats und für den Bau einiger besonders dringlicher Eisenbahnlinien eingeleiteten Vorarbeiten bei Zeiten zum Abschluß gelangen, wird Ihnen eine desfallsige Vorlage zugehen. Die Staatsregierung hat mit jenem Satz aussprechen wollen, und sie wiederholt es durch meinen Mund, und zwar in einem Beschluß, den das Staatsministerium gefaßt hat, daß sie die Durchführung des Staatseisenbahnsystems sich zur Aufgabe stellen will in demjenigen Umfange, welcher in jener Vorlage von 1876 bezeichnet worden ist, d. h. in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes. Die Budgetkommission schlägt Ihnen nun vor, Sie sollen in den verschiedenen Resolutionen die Regierung auffordern, unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen vom Erwerb von Vollbahnen abzusehen. Ich muß gestehen, daß dieser Antrag für den Handelsminister in gewisser Beziehung etwas Anmuthendes hat; er verheißt ihm eine gewisse Ruhe

164.

15. Februar 1879. **Schreiben an die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg, betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens. Versuch einer vorbereitenden Verständigung über die geschäftliche Behandlung des Antrags und die Grundlagen des künftigen Gütertarifgesetzes.**

„Wie dem Ministerium bekannt, habe ich unterm 7. d. M. bei dem Bundesrath den Antrag gestellt,[1]) die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen beschließen, und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuß berufen zu wollen, welcher aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrath näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte.

Die Beschlußnahme über diesen Antrag im Bundesrath dürfte wesentlich erleichtert werden, wenn während der amtlichen Einleitung zu derselben diejenigen Bundesregierungen, welche eigene Staatsbahnen verwalten, behufs einer freien Verständigung über ihre Interessen in Verhandlung treten wollten.

---

in den nächsten Jahren, und bei der Ueberlastung der jetzigen Zeit könnte ich mir ja schon diese Ruhe gefallen lassen. Allein Ruhe auf diesem Gebiet ist Rückschritt: ich kann deshalb auf eine solche Ruhe nicht eingehen. Wir bedürfen billiger und gut eingerichteter Transportwege, und da gerade kann die Erweiterung des Staatseisenbahnsystems ganz außerordentlich nützliche Dienste leisten. Will die Majorität dieses Hauses, die 1876 der Regierung auf dem betretenen Wege ihren Beifall gewährt hat, dazu übergehen, jetzt eine Schwenkung vorzunehmen, die Regierung macht sie nicht mit. Für mich selbst würde immer der Gedanke werthvoll sein, wenn ich nicht unterstützt werde durch die Zustimmung, sei es dieses hohen Hauses, sei es des folgenden, an welches die betreffenden Vorlagen gelangen, daß ich wenigstens das Gute erstrebt habe, daß ich mir bewußt bin, was ich will, und daß ich mich schließlich mit dem Worte werde trösten müssen: in magnis voluisse sat est. (In großen Dingen hat auch entschiedenes Wollen seinen Werth.)" Das Abgeordnetenhaus lehnte den Antrag der Budgetkommission ab. Vgl. Urk. 168.

[1]) Derselbe findet sich abgedruckt in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth", Bd. I S. 185—203. Wegen der Vorgänge vgl. die Urkunden 158 und 161 sowie die Provinzial-Korrespondenz vom 20. Februar 1879 „Die Eisenbahntarife und die wirthschaftlichen Interessen" und vom 26. März 1879 „Zur Frage der Eisenbahntarife".

Wie es vor mehr als 20 Jahren gelungen ist, im Wege der Vereinbarung zwischen den Postverwaltungen der deutschen Staaten einen befriedigenden Abschluß der Reformen auf dem Gebiete des Posttarwesens herbeizuführen, so wird es, meiner Ansicht nach, den vereinten Bemühungen der betheiligten deutschen Regierungen auch möglich sein, über die Lösung der für das wirthschaftliche Wohl der Nation noch wichtigeren Aufgabe einer einheitlichen gesetzlichen Regelung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen zu einer Verständigung zu gelangen.[1]) Jedenfalls möchte ich den Versuch nicht unterlassen, bevor der Gegenstand in den Formen der regelmäßigen Geschäftsbehandlung bei dem Bundesrath und event. bei dem Reichstag zur Verhandlung kommt, eine vorbereitende Verständigung sowohl über die Behandlung des Antrags selbst, als auch über die Grundlagen des künftigen Tarifgesetzes zwischen den Bundesregierungen, welche durch den Besitz von Staatsbahnen zunächst betheiligt sind, herbeizuführen.

Das Ministerium beehre ich mich deshalb zu ersuchen, Sich mit diesem Verfahren einverstanden erklären und entweder einen der dortseitigen Bevollmächtigten zum Bundesrath mit entsprechendem Auftrage versehen, oder einen für den genannten Zweck hierher zu entsendenden besonderen Vertreter namhaft machen zu wollen. Ueber Zeit und Ort der Berathung würde ich dem dortseitigen Herrn Vertreter eine direkte Mittheilung demnächst zugehen lassen."

1. März 1879. Der Reichskanzler läßt mittelst Schreibens des Geheimen Regierungsraths Tiedemann den Geheimen Ober-Regierungsrath Körte ersuchen, die Konferenz zur Vorberathung eines Eisenbahntarifgesetzes baldmöglichst berufen, und den Vorsitz in derselben übernehmen zu wollen.[2])

[1]) Wird die Frage dereinst wieder einmal von der Gesetzgebung aufgenommen, so werden die Motive sich u. A. auch auf die Eisenbahnverstaatlichungsvorlage stützen können, welche der Minister Maybach dem preußischen Abgeordnetenhause unterm 29. Oktober 1879 zugehen ließ (Drucksache Nr. 5, 14. Legisl.-Periode, I. Session 1879/80).

[2]) Der Versuch des Reichskanzlers, ein Eisenbahntarifgesetz zu Stande zu bringen, scheiterte. Vgl. hierüber „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 208, 209, 210 und 211 Note*). Auf die Aussichtlosigkeit des ernsten und wohlmotivirten Schrittes scheint man in den Kreisen der Regierung nicht vorbereitet gewesen zu sein. Hoffte doch die Prov.-Korresp. v. 18. Juni 1879 Nr. 25, der Gesetzentwurf über das Gütertarifwesen werde noch dem versammelten Reichstag vorgelegt werden können. — Für Preußen lag in dem Fallenlassen der reichsgesetzlichen Regelung der Frage ein Anlaß mehr, die Mißstände wenigstens

165.

14. März 1879. Aktenaufzeichnung des Staatsministers Hofmann, betreffend die Küstenschiffahrt (Cabotage). Erinnerung gegen die Einführung des Prinzips der Reziprozität in diese Gesetzgebung.

Der Reichskanzler habe sich gegen den Vorschlag ausgesprochen, „daß in dem zu erlassenden Reichsgesetz über die Zulassung fremder Schiffe zur Küstenfrachtfahrt von dem Grundsatz der Reziprozität ausgegangen werde, weil man hierdurch den Kaiser in dem Abschlusse von Verträgen vinkulire. Es könne der Fall vorkommen, daß es im deutschen Interesse liege, einem Staat, der unsere Schiffe nicht zur Küstenfrachtfahrt zuläßt, diese Zulassung dennoch an der deutschen Küste gegen andere — werthvollere — Zugeständnisse im Vertragswege zu gewähren. Umgekehrt könne es uns auch erwünscht sein, einem Staat diese Zulassung zu verweigern, obgleich er den deutschen Schiffen kein Hinderniß bezüglich der Frachtfahrt an seinen Küsten bereite. Die Zulassung fremder Schiffe zur Küstenfrachtfahrt wäre in dem Gesetze davon abhängig zu machen, daß sie in einem von dem Kaiser mit Zustimmung des Bundesraths abgeschlossenen Vertrage zugestanden ist oder zugestanden wird.“[1])

166.

20. März 1879. **Schreiben an den Kriegsminister von Kameke, betreffend die Verwendung amerikanischen Holzes im Ressort der**

im eigenen Hause zu beseitigen. Als das wirksamste Mittel erschien die Verstaatlichung der hauptsächlichsten Privatbahnen. In dieser Beziehung bemerkten die Motive der in der vorhergehenden Note erwähnten Abgeordnetenhaus-Drucksache: „Mag die Aufgabe des Staates sich auf die negative Funktion der Ausschließung willkürlicher, das wirthschaftliche Leben beeinträchtigender Tarifmaßregeln beschränken oder aber die gesetzliche Feststellung einer positiven gleichmäßigen Norm für die Tarifstellung sich als unerläßlich erweisen, in jedem Falle erfordert die pflichtmäßige Wahrung der öffentlichen Interessen, welche der staatlichen Fürsorge anvertraut sind, eine Beschränkung der freien Verwaltungsbefugniß von so tief eingreifender und weit tragender Bedeutung, daß sie mit der Selbstständigkeit des Privatbetriebs der Eisenbahnen kaum noch vereinbar erscheint“.

[1]) Die Direktive des Reichskanzlers ist in dem umgearbeiteten Gesetzentwurf berücksichtigt. Vgl. den dem Reichstag unterm 5. April 1880 vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Küstenfrachtfahrt. Der Entwurf bleibt in dieser Session unerledigt. Der Kanzler bestimmt Anfangs Dezember, daß der Gesetzentwurf dem nächsten Reichstag von Neuem vorgelegt werde. Vgl. das Schreiben des Fürsten Bismarck an den Reichstag vom 26. Februar 1881 (Drucks. Nr. 29, 4. Legislatur-Periode, IV. Session 1881) und das Gesetz vom 22. Mai 1881, R.G.Bl. S. 97.

Heeresverwaltung. Die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen. Nachtheile bei Bauten mit amerikanischen Hölzern. (Auszug.)

— — „Für die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen[1]) spricht in unseren alten Gebäuden eine mehrhundertjährige Erfahrung; — ich erinnere an das 600 Jahre alte Holzwerk der hiesigen Nikolaikirche und an die vor Augen liegenden Dachverbände so vieler mehrere hundert Jahr alter Kirchen und Häuser im Lande — die Dauerhaftigkeit des amerikanischen Holzes dagegen bedarf noch des Beweises, denn die kurze Zeit, in welcher es im Gebrauche ist, hat unmöglich ausreichende Gelegenheit zur Beobachtung geben können. Es ist mir nicht unwahrscheinlich, daß gerade der große Harzreichthum des amerikanischen Holzes seine Brauchbarkeit für Hoch- und Trockenbauten vermindert, weil durch das Ausschwitzen des Harzes der Anstrich beschädigt wird. Daß unser Eichenholz sich wirft, wenn es ausgetrocknet und sonst in gesundem Zustande zur Verwendung kommt, ist bei Privatbauten von mir niemals wahrgenommen worden, noch weniger bei Schiffbauten. Für Bauten, welche aus den Reichsfinanzen[2]) zu bestreiten sind, halte ich es für bedenklich, das erfahrungsmäßig doch nur seit wenig Jahren erprobte amerikanische pitch-pine, yellow-pine und cypress-Holz zu verwenden und insbesondere, ihm prinzipiell vor den deutschen Kiefern und Eichen den Vorzug zu geben.

Wenn in dem Schreiben Ew. Excellenz ausgeführt ist, daß es sich im vorliegenden Falle nur um ein kleines Objekt handle, so erlaube ich mir darauf aufmerksam zu machen, daß für den Schaden, welcher der deutschen Holzproduktion durch die amtlichen Ausschreibungen für Militär-

[1]) Das Seitenstück zu dem obenstehenden Schreiben bildet die Reichstagsrede des Kanzlers vom 27. Mai 1879. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 252 ff.

[2]) Man ist geneigt, bei den Holzzöllen nur an bessere Holzpreise der Privaten zu denken; demgegenüber mag an folgende Stelle aus den Motiven der Zollvorlage erinnert werden: „Der Umstand, daß ein ansehnlicher Theil der deutschen Forsten im Staatsbesitze sich befindet, ist für die volkswirthschaftliche und finanzielle Würdigung der Holzzölle von wesentlicher Bedeutung. Die dauernde Verminderung der Rente aus den Staatsforsten muß zur Erhöhung der Steuerlast in den einzelnen Staaten führen. Die zweifelhafte Ersparung, welche für die Holzkonsumenten von der Nichteinführung eines Holzzolls erwartet wird, müßte durch die finanzielle Schädigung der Steuerzahler aus Anlaß der dauernden Abminderung der Rente aus den Staatsforsten weitaus überboten werden." Umsomehr mußte es befremden, daß der Kanzler bei der Zolltarifreform bezüglich dieser Position von direkt betheiligten Regierungen (z. B. der bayerischen) so wenig Unterstützung fand.

bauten erwächst, nicht blos die Quantität des verwendeten amerikanischen Holzes, sondern mehr noch das den übrigen Konsumenten damit gegebene Beispiel in Betracht kommt.

Die Thatsache, daß das in so hohem Ansehen stehende Urtheil der Heeresverwaltung das fremde Holz für besser erklärt, wie das einheimische, muß in der öffentlichen Meinung das letztere in demselben Maße herabsetzen, wie es das erstere hebt, und damit zu einer Verschiebung der Absatzverhältnisse führen, deren bedauerliche Wirkung der steuerpflichtige Inländer trägt." [1])

167.

29. März 1879. **Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend eine anderweitige Ausprägung von Goldmünzen. Empfehlung einer bedeutenderen Prägung einfacher Kronen an Stelle der Doppelkronen. Einstellung fernerweiter Prägung der halben Goldkronen. Ausgabe einer größeren Zahl silberner Fünfmarkstücke.**

„Nach der dem Reichstag vorgelegten Denkschrift über die Ausfüh-

[1]) In der Begründung der Zollvorlage, welche angemessene Zölle für Bau- und Nutzholz vorschlug, war ausgeführt, daß die deutsche Forstwirthschaft darniederliege, während unter dem System der Zollfreiheit des Holzes die Zufuhr fremden Holzes ganz außerordentlich zugenommen habe. „Es genügt in dieser Beziehung, darauf hinzuweisen, wie ungarische und galizische Hölzer bis nach Westfalen und an den Rhein, schwedische, und zwar nicht selten vollständig vorgezimmert, bis in das Herz von Deutschland vorgedrungen sind."

Am 28. März 1879 theilte der Reichskanzler den von der Kommission zur Revision des Zolltarifs ihm vorgelegten Gesetzentwurf, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, den einzelnen Bundesregierungen sowie ihren Vertretern im Bundesrath mit. Treffliche Orientirungen über den Gang der weiteren parlamentarischen Verhandlungen in Betreff des Zolltarifs finden sich in der Provinzial-Korrespondenz vom 9., 29. und 30. April 1879 Nr. 15, 17 und 18 („Die Aussichten der Finanz- und Zollreform"), 16. April 1879 Nr. 16 („Die Zollreform"), 23. April 1879 Nr. 17 („Die Getreidezölle, die Landwirthschaft und die Lebensmittelpreise"), 8. Mai 1879 Nr. 19 („Das Bedürfniß und die Ziele der Wirthschaftsreform" und „Die Wirthschaftsreform vor dem Reichstag"), 19. Mai 1879 Nr. 20 („Der alte Zollverein und der neue Tarif", „Die erste Lesung der Zollvorlagen", und „Die Stellung der deutschen Einzelregierungen zur Zoll- und Finanzreform"), 21. Mai 1879 Nr. 21 („Die Eisenzölle im Reichstag", „Aus der Berathung über die Eisenzölle" und „Zur vorläufigen Erhebung neuer Zölle, Zollsperre"), 28. Mai 1879 Nr. 22 („Die Getreidezölle, die Getreidepreise und die Landwirthschaft"), 5. Juni 1879 Nr. 23 („Ein thatsächlicher Schritt in der Zollreform"), 18. Juni 1879 Nr. 25 („Die Wirthschaftsreform und die Parteien") und 2. Juli 1879 Nr. 27 („Die Verhandlungen über die Zoll- und Finanzreform").

rung der Münzgesetzgebung[1]) sind bis zum 28. Dezember v. J. in den deutschen Münzstätten an Goldmünzen geprägt worden 1 244 824 580 ℳ in Doppelkronen, 399 904 660 ℳ in Kronen und 27 969 845 ℳ in halben Kronen. Unsere Goldmünzen bestehen sonach nahezu aus $^3/_4$ in Doppelkronen und nur $^1/_4$ in Kronen und halben Kronen.

Nach eigenen Wahrnehmungen und aus den Mittheilungen, welche mir aus dem Lande zugehen, sind die Doppelkronen für die meisten Zwecke des täglichen Lebens ungeeignet. Die vorwiegende Ausprägung derselben ist deshalb für die Mehrheit der Bevölkerung, welche nicht mit großen Summen zu verkehren hat, ein Nachtheil. Ich wünsche, daß sie in Zukunft zurückgestellt[2]), die Ausprägung der einfachen Kronen dagegen gefördert werde und ersuche Ew. Excellenz um Vorlegung einer Anordnung in diesem Sinne. Zugleich erscheint es mir nothwendig, die Prägung der im Verkehr unbrauchbaren halben Goldkronen ganz einzustellen.[3]) Ich würde für einen Vortrag darüber dankbar sein, ob und mit welchen Kosten es thunlich ist, die im Umlauf befindlichen halben Kronen aus dem Verkehr zurückzuziehen und statt derselben silberne Fünfmarkstücke auszugeben, soweit das Münzgesetz der vermehrten Ausprägung von Silbermünzen nicht entgegensteht.[4]) In dieser Beziehung bemerke ich, daß der bisherige Stand der Ausprägung nur einer Bevölkerung von 38 549 000 ungefähr entspricht, also hinter der nach der heut vorhandenen Bevölkerung statthaften Ziffer um 35 bis 40 Millionen Mark zurückbleibt."

6. April 1879. Eine Reichssteuer auf das Leuchtgas[5]) schien dem Fürsten Bismarck nach Inhalt eines an den Finanzminister Hobrecht gerichteten Schreibens

[1]) Gemeint ist die Drucksache Nr. 20 der 4. Legisl.-Periode, II. Session 1879.

[2]) Seit dem 29. Dezember 1878 hat eine Ausprägung von Doppelkronen für Reichsrechnung (mit Ausnahme der Umprägung von eingezogenen, nicht mehr umlaufsfähigen Stücken im Betrage von 684 510 ℳ) nicht stattgefunden.

[3]) Eine Ausprägung von halben Kronen hat seit jener Zeit nicht mehr stattgefunden.

[4]) Die halben Kronen werden von der Reichsbank angesammelt und nicht wieder verausgabt. An silbernen Fünfmarkstücken ist in der Zeit vom Juli 1888 bis Februar 1889 der Betrag von 2 451 100 ℳ ausgeprägt worden. Die Ausprägung von Kronen vom Jahre 1879 ab bis Ende Mai 1889 erreichte den Betrag von 75 456 200 ℳ.

[5]) Wie aus Urk. 137 bekannt, hatte der Reichskanzler im Winter 1877 auch dieses Steuerobjekt in den Kreis seiner Erwägungen gezogen. Wegen der früheren Erwähnung dieses Steuerobjekts vgl. S. 119 Note 2.

nicht opportun, weil die Gasbereitung mehr als eine Angelegenheit von lokaler Bedeutung sich darstellt, und deren Besteuerung jedenfalls zur Zeit besser den Gemeinden zu überlassen als vom Reichstag ins Werk zu setzen sei.

19. Mai 1879. Die Frage des Anschlusses von Bremen und Hamburg an das deutsche Zoll- und Handelsgebiet soll den Senaten beider Städte gemäß einer Note des Staatssekretärs von Bülow an den Gesandten von Wentzel in Hamburg nahe gelegt werden. Sogleich von Haus aus hatte der gedachte Gesandte den Auftrag, nur in dem Sinne sich auszusprechen, „daß der Reichskanzler auf dem Boden der Verfassung steht und diese allein als maßgebend betrachtet." (Erlaß des Staatssekretärs von Bülow an Herrn von Wentzel vom 16. Juni 1879.)[1])

168.

14. Juli 1879. **Votum, betreffend die Aufgaben der nächsten Landtags-Session.**

Für den nächsten Landtag stehe für ihn (den Ministerpräsidenten) allen andern Fragen voran die Angelegenheit wegen Verstaatlichung des Eisenbahnwesens. Er möchte wegen deren Erledigung den Landtag möglichst früh berufen sehen.[2])

September 1879, Wien. Mit Bezug auf die von österreichischer Seite an den Reichskanzler ergangenen Anfragen über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses zwischen Deutschland und Oesterreich[3]) lehnt derselbe jede Konzession unter unserem jetzigen Tarif ab und erklärt dem Baron Haymerle nur, er (Bismarck) würde bereit sein, „einige unserer jetzigen Tarifsätze im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn festzulegen, so daß sie diesem Reiche gegenüber keine Erhöhung erfahren könnten, wenn österreichischerseits entsprechende Gefälligkeiten und Gegenkonzessionen gewährt würden."[4])

3. Oktober 1879. Fürst Bismarck giebt bei Gelegenheit einer Unterredung mit dem Unterstaatssekretär Scholz über die nächsten legislatorischen Aufgaben

[1]) Wegen der weiteren Entwickelung vgl. Urk. 176.

[2]) Wegen Ausführung dieses Programms vgl. unten 29. Oktober 1879.

[3]) Einige Zeitungsnachrichten über die Wiener Verhandlungen konnten bereits in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 268 gebracht werden. Hier liegt der volle Sachverhalt vor. Anscheinend hatte der Reichskanzler in der Folge ein Interesse daran, die Thatsachen vor Verdunkelung zu schützen.

[4]) Auszug aus einem Schreiben des Grafen Herbert Bismarck an den Grafen Limburg-Stirum d. d. Friedrichsruh, 5. November 1880. Wegen der ferneren Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses gegenüber Oesterreich vgl. Urkunde 171.

des Reichsschatzamts seine Willensmeinung dahin zu erkennen, daß das Gesetzesprojekt einer sogen. Börsensteuer[1]) mit der Tendenz, die Bewegung der Kapitalien thunlichst ebenso zu besteuern, wie die der Grundstücke, mit der Ausdehnung auf eine ergiebige Quittungssteuer und mit dem Ziele eines viel höheren Ertrags als etwa nur 5½ Millionen Mark unverweilt weiter zu verfolgen sei.[2])

7. Oktober 1879. In einer Fortsetzung der erwähnten Unterredung empfiehlt der Reichskanzler dem Unterstaatssekretär Scholz ergänzend noch zu besonderer Erwägung und Beachtung, daß es im nationalen Interesse liege und zugleich gerecht und billig sei, die ausländischen Werthpapiere bei der Börsensteuer in dem an sich überhaupt möglichen höchsten Maße zur Steuer heranzuziehen.[3])

169.

7. Oktober 1879. Aktenaufzeichnung des Unterstaatssekretärs Scholz, betreffend das Projekt einer Inseratensteuer. Rechtfertigung einer solchen. Vorbereitende Maßregeln zu ihrer Einführung.

„Fürst Bismarck empfiehlt, dem Projekt einer Inseratensteuer unverweilt näher zu treten und einen bezüglichen Gesetzentwurf ausarbeiten zu lassen, der schon in der nächsten Session des Reichstags vorgelegt werden könnte. Die entgegenstehende Bestimmung des Preßgesetzes von 1874,[4]) welche aus einer Zeit stamme, wo die konservative Partei der Regierung ihre Unterstützung entzogen hatte und wo es galt, anderweite Bindemittel für das Ganze zu finden, habe jetzt keine Berechtigung mehr, sie müsse ausdrücklich aufgehoben, und so der Weg für eine recht ergiebige, Niemanden verletzende und nach allen Seiten hin nützliche Steuer frei gemacht werden. Die Presse werde man freilich gegen sich haben, allein das dürfe nicht abhalten. Wenn erst ein die thatsächlichen Verhältnisse auch in den extravaganteren Erscheinungen berücksichtigender Entwurf vorliegen werde, werde man die Sache besser übersehen und mit den

[1]) Alle früheren Versuche einer Besteuerung des mobilen Kapitals (vgl. oben S. 119 Note 1 u. S. 128) waren unter der bisherigen parlamentarischen Konstellation gescheitert. Die Börse wußte lange Zeit mit Glück die Annahme zu verbreiten, daß eine Besteuerung der Börsengeschäfte auch das legitime Geschäft von Berlin in das Ausland vertreiben werde; die Erfahrungen haben die vollständige Unbegründetheit dieses Satzes klar gemacht.

[2]) Aktenvermerk des Unterstaatssekretärs Scholz v. 8. Oktober 1879.

[3]) Ueber die weitere Entwickelung der hier ausgesprochenen legislatorischen Gedanken vgl. Urkunde 175.

[4]) Die in Bezug genommene Bestimmung in §. 30 des Preßgesetzes vom 7. Mai 1874 (R.G.Bl. S. 65) lautet: „Vorbehaltlich der auf den Landesgesetzen beruhenden allgemeinen Gewerbesteuer findet eine besondere Besteuerung der Presse und der einzelnen Preßerzeugnisse (Zeitungs- und Kalenderstempel, Abgaben von Inseraten ꝛc.) nicht statt.

hauptsächlich in Betracht kommenden Bundesregierungen eine allen weiteren Schritten voraufgehende Verständigung suchen können."[1])

170.

11. Oktober 1879, **Varzin. Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betr. die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens. Mißstände auf dem Gebiet des Hagelversicherungswesens. Machinationen vereinzelter Assekuranzen beim Eintritt eines Hagelschadens. Schutz der Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Versicherungsgesellschaften.**

„Nach den Zeitungen[2]) ist von mir, oder wie ich vermuthe, vom Reichskanzler-Amt, die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens angeregt worden. Ich bitte zunächst über die Thatsache um Bericht. Wenn es die Absicht ist, legislative Maßregeln auf diesem Gebiete zu beantragen, was ich in Bezug auf den mir persönlich bekannten Theil des Versicherungswesens für nützlich halte, so wünsche ich, daß bei dieser Gelegenheit die Aufmerksamkeit der verbündeten Regierungen auf das rechtswidrige Treiben eines Theiles der Hagel-Assekuranzen gelenkt werde. Ich habe Gelegenheit gehabt, mich zu überzeugen, daß die Hagel-Assekuranzen von bestimmten Grundstücken bei unverändert gleichartiger Behandlung und Bestellung zwanzig Jahre hindurch und länger die Versicherungssätze von bestimmten veranschlagten Beträgen erhoben, und wenn im 21. Jahre der Hagelschaden wirklich eintritt, bestreiten, daß das Ertragsquantum, für welches sie jahrelang die Beiträge erhoben haben, auf diesen Grundstücken überhaupt hätte wachsen können. Es erfolgen dann Einschätzungen des angeblich zu vermuthenden Ertrags durch Sachverständige, welche in Beziehung zu den Gesellschaften stehen, und dementsprechende Reduktionen der Zahlung. Dieses

[1]) Ein desfallsiger Gesetzentwurf wird demnächst im Reichsschatzamt aufgestellt, gelangt indessen nicht an den Bundesrath.

[2]) Gemeint ist das von dem Unterstaatssekretär Eck gezeichnete, im Reichsanzeiger veröffentlichte Rundschreiben an die Bundesregierungen vom 4. August 1879. Dieses Rundschreiben ist auf einen mündlichen Vortrag des Staatsministers Hofmann bei dem Reichskanzler zurückzuführen, in Folge dessen derselbe dahin Bestimmung traf, daß sämmtliche Bundesregierungen um eine Aeußerung über die reichsgesetzliche Regelung des Versicherungswesens ersucht werden sollten und daß den zur Erörterung zu bringenden Fragen die Frage des Bedürfnisses einer solchen Regelung voranzustellen sei.

Verfahren gründet sich der Regel nach auf irgend welche, mehr oder weniger Spielraum lassende Satzungen der Statuten. Solchen Besitzern gegenüber, welche amtlichen Einfluß oder gute Advokaten haben, beweisen sich die Gesellschaften nachgiebig. Dem bäuerlichen Besitzer aber wird sein Anrecht auf Grund willkürlicher Auslegung der Statuten verkümmert.

Wenn nun die Vorsicht gegen Ueberversicherung gegen alle solche Unfälle, welche durch menschliche Willkür herbeigeführt werden können, wie Feuerschäden, gewiß gerechtfertigt ist, so erscheint bei allen Versicherungen gegen Schaden durch höhere Gewalt, bei welchen in der Regel die versichernde Gesellschaft gewinnbringende Geschäfte macht, der Schutz des Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten in höherem Maße angezeigt, als es bisher erfahrungsmäßig stattfindet.

Ew. Excellenz ersuche ich, wenn überhaupt das Eintreten der Gesetzgebung auf dieses Gebiet von Ihnen angestrebt wird, die Frage ins Auge fassen zu wollen, ob und welcher Schutz dem Versicherten gegen Gesellschaftsstatuten der vorbezeichneten Art gewährt werden kann.

Ew. Excellenz Rückäußerung hierüber sehe ich entgegen."[1])

29. Oktober 1879. Der Minister der öffentlichen Arbeiten **Maybach** legt dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf, betr. die Verstaatlichung

1. der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft,
2. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft,
3. der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft und
4. der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft,

d. h. derjenigen Eisenbahnunternehmungen vor, deren Linien besonders geeignet erschienen, die Lücken des Staatseisenbahnnetzes zu ergänzen und eine rationelle Verkehrs- und Betriebsleitung zu ermöglichen. Bei der Wahl der Linien war vorzugsweise Gewicht darauf gelegt, daß die Mittelpunkte der wichtigeren Verkehrsgebiete — die Hauptsitze des Handels und der Industrie — durch Staatsbahnlinien verbunden werden, welche vermöge ihrer Lage und Leistungsfähigkeit dem Staate einen bestimmenden Einfluß auf die Verkehrsleitung sichern.[2])

---

[1]) Der Staatsminister Hofmann stellt eine Erwägung der Frage, wie den Mißständen in Bezug auf die Hagelversicherung abgeholfen werden könne, in Aussicht (Bericht vom 13. Oktober 1879). Die weitere Verfolgung des Vorgehens gegen die Mißstände des Versicherungswesens bleibt dem zweiten Theile des Werkes vorbehalten.

[2]) Dem Gesetzentwurf war eine wahrhaft klassische Begründung beigegeben, welche mit der größten Schärfe und Klarheit des Gedankengangs und durch die sorgfältigste Verarbeitung und Vollständigkeit des Materials die Nothwendigkeit der Konsolidation des Staatsbahnsystems bewies. Die Vertheidigung der

Durch die Annahme der Vorlage (Gesetz vom 20. Dezember 1879, preuß. Ges.-Samml. S. 635) ist zur Konsolidation des preußischen Staatsbahnnetzes der entscheidende Schritt gethan.[1])

171.

19. November 1879, **Varzin. Vertraulicher Erlaß an den Staatsminister Hofmann, betreffend Gedanken über die Gestaltung des handelspolitischen Verhältnisses mit Oesterreich. Die Nichterhöhung der deutschen Zollsätze und die Freiheit des Transits. Konzessionen gegenüber Oesterreich-Ungarn. Begünstigungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens. Die öffentliche Meinung und die Bestrebungen zum Schutze der deutschen Arbeit. Die Chancen eines Handelsvertrags mit Oesterreich. Einführung von Kampfzöllen.**

„Es wird für uns nicht thunlich sein, nach irgend einer Seite hin den noch nicht vollständig in Kraft getretenen neuen Tarif schon jetzt zu Gunsten Oesterreich-Ungarns[2]) herunterzusetzen. Für das Allerbedenklichste auf diesem Gebiet halte ich die Schwankungen.

Riesenvorlage lag in den Händen des Ministers der öffentlichen Arbeiten **Maybach**, welcher bereits bei der ersten Berathung des Staatshaushalts im Abgeordnetenhause am 8. November die Bedürfnißfrage beleuchtete. „Die Idee der Privatbahnen ist aus England importirt, sie paßt für Preußen nicht; Preußen muß Staatsbahnen haben. ... Es handelt sich darum, die Eisenbahnen zurückzuführen in den Dienst des Landes aus der Hand der Spekulation, sie nutzbar zu machen für die Vertheidigung des Landes und die Hebung des Wohlstandes." Nach allen Richtungen ausgeführt findet sich dieser Gedanke in der Rede des Ministers Maybach bei der ersten Berathung des Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhause am 11. November 1879.

[1]) Die Provinzial-Korrespondenz vom 23. Dezember 1879 Nr. 52 bemerkte zum Abschluß der Eisenbahnvorlage in beiden Häusern des Landtags: „Damit vollzieht sich eine der größten Maßregeln auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und der Staatsverwaltung seit Preußen seine jetzige Verfassung besitzt, eine Maßregel, welche Kraft, Gedeihen und Sicherheit des preußischen Staates und damit des gesammten deutschen Volkes in hohem Maße zu fördern geeignet ist." Wegen ergänzender Maßregeln vgl. unten 15. Januar 1880.

[2]) Der Handelsvertrag zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom 16. Dezember 1878, dessen Wirksamkeit mit dem 1. Januar 1879 begann, war auf die Dauer eines Jahres, mithin für die Zeit bis zum 31. Dezember 1879 abgeschlossen. Mit dem Näherrücken dieses Zeitpunktes trat an beide vertragschließende Theile die Frage heran, wie sich die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern in Zukunft gestalten sollten. Hierüber fanden auf Antrag der österreichisch-ungarischen Regierung kommissarische Verhandlungen im Laufe des Monat November 1879 in Berlin statt. Sie bezogen sich sowohl auf die Frage

Wir hätten schwerlich von den Kalamitäten des laufenden Jahrzehnts in dem Maße gelitten, wie es geschehen ist, wenn wir nicht in den vorhergegangenen 10 Jahren uns von unserer 50jährigen Tradition losgesagt hätten, und der Wendung der 60er Jahre verfallen wären.[1]) Das Einzige was wir, meines Erachtens, Oesterreich-Ungarn in Aussicht stellen können, ist die Zusicherung, ihm gegenüber unsere Tarife nicht erhöhen und die Freiheit des Transit beibehalten zu wollen. Die Zölle auf Bodenprodukte werden meiner Ansicht nach in der Eigenschaft von Kampfzöllen gegenüber den Ländern des Prohibitivsystems, also namentlich Rußland und Nordamerika, erhöht werden müssen.[2]) Ebenso halte ich für nothwendig, die Freiheit der Durchfuhr, soweit letztere die Wirkung einer Konkurrenz gegen gleichartige deutsche Produkte hervorbringt, gesetzlich aufzuheben.[3])

Wir können alsdann Oesterreich gegenüber — und das wäre für dieses ein Vortheil von höchster Bedeutung — die niedrigen Zölle des jetzigen Tarifs auf Bodenprodukte und die Transitfreiheit beibehalten, soweit die Sicherheit vor Rinderpest es zuläßt.

Wenn wir Frankreich dann dasselbe einräumen müssen, so hat das für Bodenprodukte keine große Bedeutung. Ob wir der österreichisch-ungarischen Durchfuhr, ungerechnet der Konkurrenz, welche sie unseren gleichartigen Produkten im Westen Europas macht, noch Begünstigungen in den Eisenbahntarifen zuwenden können,[4]) das muß von den Gegenkonzessionen abhängen, die uns Oesterreich bieten wird.

Die österreichische Auffassung, daß unser Tarif nach unten hin, der österreichische aber nach oben hin beweglich sein solle, beweist nur die Verwöhnung, mit welcher unsere Nachbarn auch hier — wie in Rußland —

---

des Abschlusses eines neuen Tarifvertrags, als auch auf die Regelung eines Provisoriums vom 1. Januar 1880 ab, da der Abschluß eines definitiven Vertrags bis zu diesem Zeitpunkt von vornherein als nicht möglich erkannt wurde. Bezüglich des Definitivums hatten die Verhandlungen zunächst den Zweck einer gegenseitigen allgemeinen Orientirung, auf Grund deren die Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Vertrags demnächst fortgesetzt werden sollten.

[1]) Vgl. auch den analogen Hinweis in Urkunde 179.

[2]) Ein entsprechender Vorschlag erfolgte im Reichstag erst am 2. Februar 1885. (Reichstags-Drucksache Nr. 156, Gesetz v. 22. Mai 1885, R.G.Bl. S. 93.)

[3]) Dieser Gedanke (Schädlichkeit der Transitfreiheit, Opportunität einer anderweiten gesetzlichen Regelung) ist bereits in den Reichstagsreden des Kanzlers ausgesprochen. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 243 u. 250 ff.

[4]) Vgl. über diese Frage die Urkunden 155 und 157.

uns gegenüberstehen. Wir können dem gegenüber nur erklären, daß wir außer Stande sind, irgend welche Abminderung unserer neuen Tarifsätze anzubieten, daß wir aber bereit sind, weitere Erhöhungen unserer Tarifsätze und die Besteuerung des Transit Oesterreich-Ungarn gegenüber außer Ansatz zu lassen, wenn uns von dort entsprechende Gegenkonzessionen gemacht werden. Erhöhungen der österreichischen Zölle auf unsere Industrie-Erzeugnisse müßten wir mit Erhöhung der Zölle auf österreichisch-ungarische Bodenprodukte beantworten, und ist darüber den Unterhändlern kein Zweifel zu lassen. Wenn etwa darauf gerechnet wird, daß wir dergleichen im Reichstag nicht durchbringen, so kann man darauf verweisen, daß die ähnliche Rechnung sich im vorigen Jahre als irrthümlich erwiesen hat, und daß die öffentliche Meinung den Bestrebungen zum Schutze der deutschen Arbeit und Produktion auch ferner zur Seite stehen wird, bei der Mehrheit der deutschen Nation die Freihandelskrankheit überwunden ist, und nur noch die Publizistik und die Theorie mehr aus politischen als aus wirthschaftlichen Gründen daran leiden.[1])

Es ist nicht wahrscheinlich, daß ein für uns annehmbarer Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn jetzt zu Stande kommt; wir haben darauf

---

[1]) Der neue Zolltarif stand noch kaum im Reichsgesetzblatt, als bereits von einzelnen Seiten der Versuch gemacht wurde, denselben zu diskreditiren. Man sagte insbesondere vor den preußischen Wahlen vom 7. Oktober 1879, die Wähler hätten von der Regierung die Anwartschaft auf einen unmittelbar bevorstehenden Aufschwung aller Verhältnisse erhalten; um dieser Anwartschaft willen hätten sie regierungsfreundliche Abgeordnete vorgezogen. An den Wählern sei es nunmehr, zuzusehen, wie sie das ihnen Versprochene erhielten, und, wenn die Versprechungen sich nicht bewahrheiteten, demnächst wieder zu den Gegnern der Regierung zurückzukehren. In diesem Sinne war in einer Zeitung zu lesen: „Dem Reichskanzler ist eine Frist von drei Jahren eingeräumt, um den Wohlstand des Landes zu heben, die Steuern zu erleichtern und den europäischen Frieden zu befestigen. Sollten binnen dieser drei Jahre die Schutzzölle und das Staatseisenbahnsystem nicht die Bereicherung der gesammten Nation bewerkstelligt haben, so werden wir erleben, daß der Zug der Zeit wieder nach links geht, und die ganze Strömung der öffentlichen Meinung die freisinnigen Wortführer sämmtlich in den Vordergrund treibt.“ Die Provinzial-Korrespondenz gab auf diese Nörgeleien die richtige Antwort: „Die Regierung hat die Wirthschaftsreform mit klarer Ueberzeugung und in fester Zuversicht unternommen, in welcher sie durch alle bisherigen Wirkungen nur bestärkt worden ist. Aber die Regierung weiß vollkommen, daß, was sie begonnen, ein Werk ist, zu dem eben nur der Grund gelegt worden, das nicht vollendet werden kann ohne den ferneren einsichtigen und willigen Beistand der Vertretungen im Reichstag und Landtag, das keine Früchte bringen kann, als durch die besonnene, von Uebertreibung und Ungeduld freie Aufnahme und Unterstützung aller Volksklassen.“

erst dann Aussicht, wenn unsere Nachbarn längere Zeit hindurch gesehen haben werden, daß wir auf dem mit der diesjährigen Tarifgesetzgebung betretenen Wege fest beharren und vorwärtsgehen. Wenn ich mit dieser Ueberzeugung dennoch Unterhandlungen angeregt habe und deren freundnachbarliche Fortführung auch jetzt wünsche, so scheint mir diese Bethätigung unseres guten Willens durch die Gegenwart und Zukunft unserer Politik geboten; aber einen Erfolg davon erwarte ich jetzt nicht, wenn wir nicht mit Einführung von Kampfzöllen[1]) gegen andere vorgehen und Oesterreich-Ungarn dann die Konzession einer Ausnahmestellung bieten können." [2])

172.

19. Dezember 1879, **Varzin. Instruktion für die schwebenden Verhandlungen in Betreff einer provisorischen Regelung der**

[1]) Der Gesetzentwurf, betr. den deutschen Zolltarif, hatte bekanntlich — wie es hieß, hauptsächlich auf Betrieb des Reichskanzlers — die Möglichkeit der Einführung von Kampfzöllen vorgeschlagen, und zwar in einer strengeren Fassung als später das Gesetz bestimmte. Zur Begründung dieser Bestimmung war Folgendes ausgeführt: „Der neue Tarif soll, wie der jetzt bestehende, allen fremden Staaten gegenüber gleichmäßig gelten. Von diesem Grundsatz abzuweichen, kann unter Umständen geboten sein. Wenn ein auswärtiger Staat durch seine Zoll- und Handelspolitik Deutschland dadurch benachtheiligt, daß er deutsche Schiffe oder Waaren ungünstiger behandelt als diejenigen anderer Staaten, oder daß er die Einfuhr deutscher Erzeugnisse außer Verhältniß zu unserem Verhalten erschwert, so wird es in der Regel nicht möglich oder doch nicht rathsam sein, die Abhülfe für solche Beschwerden auf dem Wege der allgemeinen Politik zu suchen. Als das allein wirksame Mittel bietet sich hier die ausnahmsweise Einführung von Differenzialzöllen auf die Produkte derjenigen Länder dar, deren Zoll- und Handelssystem zu der Beschwerde Anlaß giebt. Die Ergreifung dieses Mittels wird ohne Weiteres als gerechtfertigt erscheinen in allen Fällen, wo dasselbe nur als Vergeltungsmaßregel gegen eine der deutschen Flagge oder deutschen Waaren im Ausland zugefügte differenziell ungünstige Behandlung sich darstellt. Im Interesse der Durchführung einer wirksamen nationalen Handelspolitik liegt es, die Möglichkeit eines Zollzuschlags auch für den Fall offen zu halten, daß ein fremder Staat, ohne die deutschen Erzeugnisse ungünstiger als diejenigen anderer Länder zu behandeln, auf die Einfuhr solcher Artikel, deren Export für Deutschland besonders wichtig ist, unverhältnißmäßig hohe Zölle legt. Eine derartige Zollbelastung kann für Deutschland in der Wirkung ebenso nachtheilig sein, wie eine formelle Zurücksetzung gegen andere Staaten. Dies wird insbesondere dann stattfinden, wenn die Artikel, welche Deutschland in das betreffende Land auszuführen in der Lage ist, für dritte Staaten wenig oder gar nicht in Betracht kommen. Das Maß des Zuschlags setzt der Entwurf in der Weise fest, daß der Zoll bis auf das Doppelte seines tarifmäßigen Betrags erhöht werden kann, daß also der Zuschlag 100 Prozent des Zolls betragen darf."

[2]) Vgl. die folgende Urkunde.

Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.[1]) Internationale Verträge über Eisenbahntarife. Festhalten an der neuen Zollpolitik. Die Leistungen der beiden Kaiserreiche equilibriren sich auf dem Gebiet der Politik. Dies schließt Begünstigungen an Oesterreich nicht aus. Zurückweisung jedweicher Beeinflussung durch die öffentliche Meinung. (Auszug.)

„Ich kann nicht dafür stimmen, daß unsere Eisenbahntarife zum Gegenstand internationaler Verträge gemacht, und dadurch die Autonomie beschränkt werde, deren das Eisenbahnministerium in der gegenwärtigen Uebergangszeit unbedingt bedarf.[2]) Die Frage, ob wir Frankreich dieselbe Begünstigung werden gewähren müssen, ist in diesem Fall kaum von praktischer Bedeutung; unzulässig aber erscheint es mir, unseren mit dem Reichstag mühsam vereinbarten neuen Zolltarif durch konkurrirende Verträge über Eisenbahntarife zu beeinträchtigen.[3]) Es könnte das auf unsere innere

[1]) Nach Inhalt eines Erlasses des Baron Haymerle vom 14. Dezember 1879 an den Botschafter Grafen Szechenyi wünschte Oesterreich von deutscher Seite eine Zusicherung zu erlangen, daß bis zum Zustandekommen eines neuen Handelsvertrags die bisher bestandenen, preußischerseits jedoch gekündigten direkten österreichisch-ungarischen und deutschen Eisenbahnverbandtarife unverändert in Kraft bleiben, oder von Deutschland das Zugeständniß zu erwirken, daß für die Dauer des Provisoriums das österreichisch-ungarische Getreide und Mehl zollfrei nach Deutschland eingeführt werden.

[2]) Vgl. hierüber auch Urkunde 155.

[3]) Den Einfluß, welchen die Eisenbahnen auf die Zollpolitik ausüben können, ist niemals gründlicher beleuchtet worden, als in den Motiven der von dem Minister **Maybach** ausgearbeiteten Verstaatlichungsvorlage vom 29. Oktober 1879. Es wird dort als eine Pflicht des Staates erklärt, in der Entwicklung und Gestaltung des Verkehrslebens Alles fern zu halten, wodurch die Mitbewerbung des Inlandes gegenüber dem Auslande zurückgedrängt und gehindert wird. „Ein solches Hinderniß von der verderblichsten Wirkung liegt in einer die ausländischen Erzeugnisse vor dem Inlande begünstigenden Tarifstellung der Eisenbahnen. Werden die Eisenbahnen durch ihr eigenes Interesse auf die Herabsetzung der Tarife für die Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Produkte hingewiesen, so ist es die Aufgabe des Staates, dieser Tendenz beschränkend entgegen zu treten, soweit dadurch die wirthschaftlichen Interessen des Inlandes gefährdet werden, zu verhindern, daß nicht das Inland einer zerstörenden Ueberschwemmung mit den Erzeugnissen der ausländischen Ueberproduktion ausgesetzt werde. Repressive Maßregeln gegen eine solche Tarifstellung sind daher lediglich die Konsequenzen eines gesunden und berechtigten staatlichen Egoismus. Umso mehr sind dieselben geboten in solcher Zeit, in welcher die schwerbedrängte Produktion des Inlandes den direkten Schutz des Staates durch die Belastung der Einfuhr ausländischer Produkte durch Schutzzölle erfordert. Wenn der staatliche Schutz des Inlandes durch direkte Belastung der ausländischen Konkurrenz mit Schutzzollabgaben als gerechtfertigt gesetzlich anerkannt wird, um so zweifelloser

Politik und auf die Stellung der vom Zolltarif berührten Interessenten zur Regierung schädlich zurückwirken, in Süddeutschland nicht minder als in Preußen. Ich muß aus politischer sowohl wie aus wirthschaftlicher Ueberzeugung jeden Versuch, unserer kaum ins Leben getretenen Tarifpolitik direkt oder indirekt die Spitze abzubrechen, mit aller Entschiedenheit bekämpfen, und ersuche die unterhandelnden Herren, diese meine Erklärung, welche ich hier nicht zum ersten Male und deshalb mit größerer Bestimmtheit abgebe, als eine definitive zu betrachten. Die Fragen, um welche es sich dabei zwischen den verschiedenen politischen Fraktionen und Interessenten-Gruppen handelt, sind für mich in den Kämpfen der letzten Reichstagssession definitiv ausgetragen worden, und ich werde die Erneuerung derselben nicht zugeben. . . .

Meine Gesundheit erlaubt mir leider nicht, den Verhandlungen persönlich beizuwohnen und meine Ansichten mit derselben Beharrlichkeit zu vertreten, mit welcher sie von der anderen Seite angefochten werden. Ich bitte deshalb die Herren, etwaigen in der Triplik und weiter noch erneuerten österreichischen Anträgen auf Abänderung oder Umgehung unserer Tarifbestimmungen eine Ablehnung a limine entgegenzustellen. Für mich ist das Festhalten an der, erst in diesem Frühjahr inaugurirten Tarifpolitik heute so gut Kabinetsfrage, wie während der Verhandlungen im Reichstag, und ich kann mir kaum denken, daß Jemand ernstlich an die Möglichkeit glauben sollte, daß wir, nachdem wir ein prinzipielles und umfassendes Tarifgesetz mit großer Anstrengung und mit großer Majorität durchgekämpft haben, fünf Monate darauf schon wieder bereit sein sollten, zu Gunsten ausländischer Interessen das neu errichtete Gebäude einzureißen. Unsere politischen Beziehungen zu Oesterreich bringen es nicht mit sich, daß wir die Freundschaft, die uns verbindet, durch Konzessionen auf Kosten unserer Produzenten erkaufen. Die gegenseitigen Leistungen der beiden befreundeten Nachbar-

ist dann die Gewährung dieses Schutzes durch den Ausschluß einer Entlastung jener Konkurrenz mittelst niedriger Auslandstarife gerechtfertigt. Hier kann sich die Gewährung dieses Schutzes nicht blos auf das arbiträre Ermessen, ob die Tarifstellung im einzelnen Falle der inländischen Produktion schädlich sei, beschränken, vielmehr hat dieselbe die positive Aufgabe, zu verhindern, daß nicht die Wirkung der Schutzzölle durch Frachtermäßigungen für die zollpflichtigen ausländischen Waaren aufgehoben oder beeinträchtigt werde. Dem Staate erwächst sonach die besondere Pflicht, die Zollpolitik gegen eine lediglich auf das eigene Erwerbsinteresse abzielende Tarifstellung der Eisenbahnen zu schützen."

reiche equilibriren sich auf dem Gebiete der Politik. Wenn wir dem russischen und amerikanischen Prohibitivsystem gegenüber zu weiteren Kampfzöllen auf Rohprodukte gelangen, so bin ich bereit, dafür zu stimmen, daß es Oesterreich gegenüber bei dem Tarife dieses Jahres bleibt; soll aber der letztere in Frage gestellt werden, und zwar noch bevor er in Anwendung gelangt ist, so ist das nicht für mich, sondern nur für meinen Nachfolger und unter veränderter parlamentarischer Konstellation möglich.

Die Belassung des Verbandtarifs bis zum 1. Mai k. J. ist hiernach für mich nicht annehmbar. Die Vertreter übertriebener Ansprüche überschätzen unsere Opferwilligkeit; wenn das Maß unserer direkt auf dem Spiel stehenden Interessen sie dazu schwerlich veranlassen kann, so mag es die Hoffnung sein, daß wir uns vor Stimmen in der öffentlichen Meinung fürchten, in welcher die Minoritäten sich lauter vernehmbar zu machen wissen, als die Mehrheit der Nation; letztere aber ist es, die uns die nöthige Stütze giebt, auch selbst dann, wenn bei der Vertretung in der Presse die Minoritäten vorwiegen." [1])

173.

9. Januar 1880, **Varzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Nachweisungen über den Verkehr in Getreide und Nutzholz. Vorbereitung von Kampfzöllen gegen die**

[1]) 31. Dezember 1879. Abschluß des provisorischen Handelsvertrags mit Oesterreich (abgedruckt im Deutschen Reichsanzeiger vom 2. Januar 1880). Es wurde dadurch der Handelsvertrag vom 16. Dezember 1878 für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1880 mit folgenden Maßgaben verlängert:

1. Die Bestimmungen im Artikel VI des Vertrags, dann im Schlußprotokoll zu diesem Artikel, Litt. A. und B., sowie die mittelst Noten vom 16. Dezember 1878 gegenseitig mitgetheilten Detailvorschriften wurden außer Wirksamkeit gesetzt.

2. Die Vereinbarungen im Absatz 1 und 2 des Artikels X des Vertrags, in dem diesem Vertrage als Anlage A. beigefügten Zollkartell und in den hierauf bezüglichen Erklärungen des Schlußprotokolls sollten auch während des Zeitraums bis zum 30. Juni 1880 insoweit zur Ausführung gelangen, als die bestehenden Gesetze nicht entgegenstanden.

3. Die Bestimmung, betreffend das Verbot und die Bestrafung der Anwendung nicht publizirter Tarifsätze auf Eisenbahnen, wurde als unwirksam erklärt.

4. Der Absatz, betreffend das Verbot der Beschlagnahme von Eisenbahnbetriebsmitteln, wurde außer Kraft gesetzt.

Deutschlands Export schädigenden Länder. Begünstigung des österreichischen Imports und Transits. (Auszug.)

(Ausdruck des Einverständnisses damit, daß die halbmonatlichen Nachweisungen hinsichtlich der Getreideeinfuhr unterbleiben.)

„Von großem Werthe wird es jedoch immer für mich sein, den monatlichen Nachweis nicht blos der zollpflichtigen, sondern auch der zur Durchfuhr deklarirten Getreidemassen zu erhalten, um daraus die Bedeutung der russischen Einfuhr im Vergleich zu der österreichischen beurtheilen zu können.

Ich würde wünschen, auch die entsprechende amerikanische Einfuhr kennen zu lernen, sowie die Einfuhr von Nutzholz aus Rußland und Oesterreich.

Diese Notizen sind für mich von Wichtigkeit bei der Entschließung über die Anträge, welche ich, bezüglich der Verzollung sowohl als der Transitfreiheit, im Sinne der Kampfzölle gegen diejenigen Länder vorbereite, welche unsern Export durch besonders hohe Belastung desselben einschränken.[1])

Die laufende Kenntniß der Details gewinnt besonders deshalb Wichtigkeit für mich, weil ich aus politischen Gründen[2]) bei weiteren Vorlagen eine günstigere Behandlung des österreichischen Imports sowohl wie des Transits auf diesem Gebiete zu beantragen beabsichtige."

15. und 31. Januar 1880. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, **Maybach**, legt dem Abgeordnetenhause Gesetzentwürfe, betr. die Verstaatlichung folgender Eisenbahnunternehmungen vor:

---

[1]) Ueber eine neue Bedrohung der deutschen Eisenindustrie durch russische Zölle vgl. einen Artikel in der Nordd. Allgem. Ztg. vom 12. Febr. 1880 Nr. 71.

[2]) Wenngleich es sich hier um die Wiederholung eines bereits aus der Urkunde 172 bekannten Gedankens handelt, so hat man gleichwohl von einem Abstriche der Stelle Abstand nehmen zu sollen geglaubt. Dem Leser wird es übrigens nicht entgehen, daß die Adressaten beider kanzlerischen Kundgebungen in den Urkunden 172 u. 173 nicht dieselben sind. Aehnliche Wiederholungen lassen sich auch noch an anderen Stellen nachweisen, sie erklären sich zum Theil auch aus der Art, wie die betreffenden Aktenstücke in Varzin oder Friedrichsruh entstehen. Es hat dort ein Beamter die gesammte umfangreiche Korrespondenz mit Berlin zu besorgen. Bei dieser Sachlage bietet sich keine Möglichkeit, von den abgehenden Pieces Abschriften zurückzubehalten. Es ist dies auch der Grund, weshalb sich in den Schreiben des Kanzlers so selten Verweisungen auf Vorgänge finden. Alles ist stets aus einem Gusse, und es berührt angenehm, nicht jedesmal zu lesen: „Wie ich bereits in meinem Schreiben vom ... bemerkte".

1. des Rheinischen Eisenbahnunternehmens,
2. der Berlin-Potsdamer Eisenbahn,
3. der im Großherzogthum Hessen belegenen Strecke der Main-Weserbahn

vor, um die auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik ihm obliegenden, in den Motiven des Gesetzes vom 20. Dezember 1879 ausführlich dargelegten Aufgaben voll und ganz erfüllen zu können.[1])

(Gesetze vom 14. Februar und 7. März 1880, preuß. Ges.-Samml. S. 20 und 157.)

174.

23. Januar 1880, **Varzin. Erlaß an den Unterstaatssekretär Scholz, betreffend statistische Erhebungen zur Vorbereitung von Kampfzöllen und Transitfreiheitsbeschränkungen als Mittel zur Erreichung annehmbarer Handelsverträge.** (Auszug.)

— — „Im Hinblick auf die Eventualität von Kampfzöllen würde ich Ew. Hochwohlgeboren dankbar sein für eine Zusammenstellung des Geldwerths der gesammten russischen Einfuhr und Durchfuhr bei uns an Getreide, Mehl, Saaten, Holz, Hanf, Talg und sonstigen Hauptartikeln. Das Gleiche wäre mir erwünscht in Betreff Nordamerikas und der Parallele wegen auch bezüglich Oesterreich-Ungarns. . . .

Ob und in welchem Maße wir England und Frankreich gegenüber mit Waffen für den gleichen Kampf versehen sind, darüber bitte ich Eure Hochwohlgeboren demnächst in Berlin um gelegentliche Besprechung.

Ich beschränke mich hier auf Wiederholung meiner Ueberzeugung, daß

[1]) Vgl. zu dieser neuen Verstaatlichungsaktion (auf welche übrigens bereits die vorjährige, inzwischen zum Gesetz erhobene Vorlage wegen des Erwerbs der vier großen Privatbahnen für den Staat in den Motiven vorbereitet hatte) mehrere Artikel in der Provinzial-Korrespondenz vom 28. Januar 1880 Nr. 5 und 4. Februar 1880 Nr. 6. — Ein großartiges Bild von dem Umfange, den wirthschaftlichen und finanziellen Vortheilen der Staatseisenbahnpolitik entwirft ein kürzlich im Reichsanzeiger auszugsweise veröffentlichter, von dem Minister von Maybach an den Kaiser erstatteter Verwaltungsbericht, dem wir nur Folgendes entnehmen: Während Ende 1878 rund 4800 km Staatsbahnen, 3450 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 9430 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung, insgesammt 17 680 km Eisenbahnen in Preußen vorhanden waren, beträgt die Länge der im Betriebe stehenden preußischen Staatsbahnen — abgesehen von den noch in der Ausführung begriffenen Linien — Ende März 1888 rund 22 420 km, die der Privatbahnen nur noch 1300 km. Die Staatsbahnen haben in den letzten 10 Jahren nicht allein für die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld Deckung gewährt, sondern in Verbindung mit gewissen anheimgefallenen Fonds noch Mehrüberschüsse im Gesammtbetrage von rund 666 Millionen Mark geliefert.

der Weg der Kampfzölle der einzige ist, um zu annehmbaren Handelsverträgen zu gelangen, und daß ich deshalb auf den Versuch, unsere Gesetzgebung dafür zu gewinnen, nicht verzichten kann. Denselben in der bevorstehenden Parlamentssession, soweit es thunlich sein wird, vorzubereiten und zur öffentlichen Diskussion zu bringen ist eine Aufgabe, für die ich demnächst Ew. Hochwohlgeboren Unterstützung erbitten werde." [1])

175.

12. Februar 1880. **Votum zu dem Gesetzentwurf, betr. die Erhebung einer Reichsstempelabgabe. Erhöhung derselben für ausländische Papiere. Die Beseitigung der drückenden Höhe des Immobiliarstempels ist nicht von der Reichs- sondern von der Landesgesetzgebung zu erwarten.** [2]) (Auszug.)

(Einverständniß mit der von dem Finanzminister vorgeschlagenen Erhöhung der Stempelabgabe für Geschäfte über ausländische Aktien, Staats- oder andere für den Handelsverkehr bestimmten Werthpapiere; das Diensteinkommen oder die Pensionen der Militärs und Civilbeamten mit Stempelabgaben irgendwie zu belasten, sei nicht die Absicht des Gesetzentwurfs.)

„Die von dem Herrn Landwirthschaftsminister berührte Frage der Ermäßigung des preußischen Immobiliarstempels hat mich seit längerer Zeit beschäftigt. Eine reichsgesetzliche Regelung derselben stößt deshalb auf Schwierigkeiten, weil die bei Veräußerung von Immobilien erhobenen Abgaben in mehreren deutschen Staaten weit höher sind als in Preußen, so beispielsweise in Bayern rechts des Rheins $1\frac{1}{30}$, in Lübeck $1\frac{1}{10}$, in Würt-

[1]) In Bezug auf die Transitfreiheit äußerte sich Fürst Bismarck am 19. Februar 1880 bei Einsicht eines aus einem Nachbarstaate eingegangenen handelspolitischen Berichts: „er mache sich aus dem Transit nichts, beabsichtige vielmehr die gesetzliche Transitfreiheit zu bekämpfen und deren Aufhebung vielleicht noch in diesem Reichstag zu beantragen. Alsdann werde der Moment gekommen sein, wo wir Begünstigungen an Oesterreich gewähren könnten, indem wir anderen Staaten die Freiheit entziehen. Es sei seine Absicht, Oesterreich immer günstiger als Andere zu behandeln." Vgl. auch Urk. 181.

[2]) Mittelst Schreibens vom 28. Januar 1880 hatte Fürst Bismarck dem Staatsministerium den vom Reichsschatzamt ausgearbeiteten Entwurf eines Gesetzes, betr. die Erhebung von Reichsstempelabgaben, nebst einem zugehörigen Tarife und einem, die Abweichungen von dem gleichnamigen, im Jahre 1878 dem Reichstag vorgelegten Gesetzentwurf erläuternden Promemoria übersandt.

temberg $1^2/_{10}$, in Bremen $1^1/_2$, in Hamburg $2^1/_{10}$, in Baden $2^1/_2$, in Rheinbayern 4, in Elsaß-Lothringen $5^1/_2$ pCt., und weil bei der Bedeutung dieser Abgaben für den gesammten Haushalt dieser Staaten (die Einnahmen haben im Durchschnitt der letzten drei Jahre in Baden 1979835 *M.*, in Württemberg 2008732 *M.*, in Hamburg 1924484 *M.*, in Bayern rund 7000000 *M.* betragen) der Einwand nahe liegen würde, daß eine reichsgesetzliche Regelung in der jetzigen Sachlage den Effekt haben müsse, das finanzielle Gleichgewicht der Staaten zu erschüttern.

Ich gebe mich deshalb der Hoffnung hin, daß der Herr Finanzminister zur Abhülfe der durchaus berechtigten Klagen über die Höhe des Immobiliarstempels eine Revision der preußischen Stempelgesetze einleiten werde. Es dürfte eine Forderung der Gerechtigkeit sein, die Abgabe von Veräußerungen der Immobilien auf $^1/_2$ pCt. wie bei den mobilen Kapitalwerthen zu ermäßigen, namentlich aber bei dem Stempel von Pachtverträgen die unbillige und wie ich glaube mit dem Geiste des Gesetzes in Widerspruch stehende Vorausbezahlung für spätere Jahre zu beseitigen. Bei den verschuldeten Immobilien wird bisher der dem Verkäufer nicht gehörige hypothecirte Werth mit verstempelt, und ein Pachtvertrag auf 20 Jahr kann in den ersten vier Jahren 3 Mal erneuert werden, wobei jedesmal der Stempel für dasselbe Einkommen auf dieselbe Zeit nochmals zu zahlen ist.“ [1])

176.

15. April 1880. **Schreiben an den Finanzminister Bitter, betr. die Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet. Die Elbschiff-**

[1]) 12. April 1880. Vorlage des Gesetzentwurfs an den Reichstag. (Drucksache Nr. 96, 4. Legislatur-Periode, III. Session 1880). Der Entwurf nahm außer den bereits im Jahre 1878 in Vorschlag gebrachten Lotterieloosen auch noch eine allgemeine Quittungssteuer und eine Besteuerung der Checks in Aussicht; auch der Anregung wegen höherer Besteuerung der ausländischen Effekten war Rechnung getragen. Die Vorlage blieb im Reichstag unerledigt. Das Nähere s. in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth“ Bd. I S. 274. Vgl. auch den Artikel der Prov.-Korresp. vom 22. April 1880 Nr. 17 „Die Einführung von Reichsstempelabgaben.“ — Noch Jahre lang gehörte zu den auch vom Landtag immer wieder aufgenommenen Desiderien das Verlangen nach einer Ermäßigung der Stempelsteuer vom Immobiliarverkehr, bis die Frage durch die Vorlage der preuß. Regierung vom Juni 1889 (Haus der Abgeordneten Drucksache Nr. 20, 17. Legislatur-Periode, I. Session 1889), ihrer Lösung entgegengeführt wurde. Vgl. das einschlägige preußische Gesetz vom 19. Mai 1889, Ges.-Samml. S. 115.

fahrtsakte und die verfassungsmäßig garantirte Zolleinheit des Reichs. Die Aenderung der Zollgrenze an der Unterelbe. Modalitäten hierfür.[1])

„Ew. Excellenz beehre ich mich zu benachrichtigen, daß ich mittelst heute vollzogenen Immediatsberichts die Genehmigung Sr. Majestät dazu nachgesucht habe, dem Bundesrath den Antrag Preußens, betreffend Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet,[2]) vorzulegen.

Was die bisherige Behandlung der Unterelbe von Hamburg bis Cuxhaven als Zollausland betrifft, so bin ich mit Ew. Excellenz darüber einverstanden, daß insoweit diese Behandlung auf Bundesrathsbeschlüssen beruht, zu einer Aenderung entsprechende neue Beschlüsse des Bundesraths erforderlich sein werden. Dagegen glaube ich den Ausführungen des Schreibens vom 12. d. M., welche eine völkerrechtliche Begründung des bestehenden Zustandes auf Bestimmungen der Elbschiffahrtsakte bezw. der Wiener Kongreßakte von 1815 zurückführen, nicht beitreten zu können.[3])

Meines Dafürhaltens gilt die Zolleinheit des gesammten Reichsgebiets als ein durch die Reichsverfassung festgestelltes Grundgesetz des Reichs, dessen Wirksamkeit, wenn sie auch durch die Verfassung selbst transitorischen Einschränkungen unterworfen worden, durch die im Prager Friedensvertrag reaktivirte Elbschiffahrtsakte nicht durchbrochen werden kann. Auch durch die revidirte Elbschiffahrtsakte dieses Jahres[4]) wird hierin nichts geändert werden können. Ich vermag der Elbakte überhaupt, gleichviel ob und in welchem Sinne eine Revision derselben erfolgt, der Reichsverfassung gegenüber nicht die Tragweite beizumessen, uns innerhalb des Reichsgebiets an eine bestimmte Lage der Zollgrenze zu binden. Wäre das Gegentheil

[1]) Wir kommen hiermit zu jenem Schreiben des Fürsten Bismarck, woraus der Abgeordnete Dr. Virchow in einer Reichstagssitzung einen Absatz mitzutheilen in der Lage war. Das Nähere über diesen Vorgang s. in dem Werke „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 287 Note 1.

[2]) Abgedruckt findet sich der betreffende Antrag in „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 276—280. Wegen des ersten Schrittes des Kanzlers in der Frage des Zollanschlusses der Hansestädte vgl. oben S. 311.

[3]) In Betreff der Streitigkeiten hierüber vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I. S. 275.

[4]) Am 12. April 1880 hatte der Reichskanzler dem Reichstag die am 7. März desselben Jahres zu Wien unterzeichnete revidirte Elbschiffahrtsakte vorgelegt. Näheres hierüber s. in der Prov.-Korresp. v. 12. Mai 1880 Nr. 20.

richtig, so wären auch die bereits erfolgten und überhaupt jede noch so geringe Verschiebung unserer Zollgrenze an der Elbe ohne fremde Zustimmung nicht gültig. Noch weniger wird ein derartiger Anspruch gegen uns auf die Bestimmungen der Wiener Kongreßakte von 1815, durch welche seiner Zeit die Freiheit der Schiffahrt auf den, verschiedene Staatsgebiete trennenden oder durchlaufenden Flüssen im Prinzip gesichert werden sollte, begründet werden können. Kein Staat würde sich eine solche Auslegung der betreffenden Bestimmungen gefallen lassen können. Wollten wir dieselbe in Beziehung auf die Elbe zugestehen, so würde sie auch anderen Staaten gegenüber auf andere Flüsse Anwendung finden müssen.

Ohne auf die Verhältnisse an den Mündungen des Rheins, der Donau, der Schelde ꝛc. hier näher eingehen zu wollen, erlaube ich mir zu bemerken, daß wir dem Interesse, welches andere Staaten an der Belassung des bestehenden Zustandes auf der Unterelbe haben mögen, unsererseits keine Berücksichtigung schuldig sind. Mit demselben Rechte würden wir auf Grund des Interesses, welches wir an den Zolleinrichtungen auf Flüssen in fremden Gebieten, wie Seine, Loire, Themse und ähnliche nachweisen könnten, auch für uns ein Zustimmungsrecht zu dort etwa vorgehenden Aenderungen beanspruchen dürfen.

Indem ich hiernach daran festhalte, daß wir uns über die Frage der für die Unterelbe beabsichtigten Aenderung der Zollgrenze und über die Modalitäten der Ausführung lediglich vom Standpunkte der Reichsinteressen und nach Zweckmäßigkeitsgründen schlüssig zu machen haben, werde ich mit lebhaftem Interesse den weiteren Mittheilungen entgegensehen, welche Ew. Excellenz mir über das Ergebniß der in dieser letzteren Richtung eingeleiteten Untersuchungen in Aussicht gestellt haben. Mit Bezug hierauf habe ich noch Folgendes zu bemerken:

Sollte die Verlegung der Zollgrenze auf die Höhe von Cuxhaven sich als unbequem erweisen, dann könnte dieselbe ohne Schaden für den erstrebten Zweck auch höher hinaufgezogen werden, sei es in die Gegend bei Brunsbüttel oder bei Glückstadt, wo die Elbe sich schon als ein Fluß mit zwei Ufern kennzeichnet, die mit einander in Verkehr stehen. Dort würden die Unbequemlichkeiten, welche bei Cuxhaven in Betracht kommen könnten, jedenfalls in geringerem Maße hervortreten. Wenn auch nur bei Glückstadt oder selbst auf der Höhe von Stade der Verschluß gelegt würde, so

würde auch damit immer die politische Wirkung erreicht werden, auf die es vorläufig ankommt, nämlich die Einwilligung Hamburgs zum Eintritt in das Zollgebiet herbeizuführen, und es würden zugleich die Nachtheile, die dem Zollgebiete und insbesondere den Bewohnern beider Elbufer aus dem Ausschluß Hamburgs und des Flußbettes der Unterelbe erwachsen, doch auf ein geringeres Maß beschränkt.

Verträge zwischen deutschen Staaten über die Weser werden ihre Erledigung nach Maßgabe der Reichsverfassung durch Anwendung und Ausführung dieser finden können."[1])

177.

2. Mai 1880. **Cirkular-Erlaß an die preußischen Missionen in Deutschland,[2]) betreffend die Begrenzung des Hamburgischen Freihafens. Argumente für den preußischerseits an den Bundesrath gestellten Antrag. Der Art. 34 der Reichsverfassung. Der Reichstag und die in der Sache gestellten Interpellationen.**

„Ew. pp. werden aus den öffentlichen Blättern Kenntniß von dem Antrag haben, welchen wir in Bezug auf die Begrenzung des Hamburgischen Freihafens an den Bundesrath gerichtet haben,[3]) und von der Gegeneingabe der freien Stadt Hamburg.[4]) Ich ersuche Ew. pp. den diesseitigen, ebensowohl im Reichsinteresse als im preußischen der Stadt Altona gestellten Antrag angelegentlich zu befürworten und dabei nachstehende Argumente zu benutzen.

[1]) Der Finanzminister Bitter erläßt bezüglich der Ueberführung der Elbe in das Zollgebiet des Deutschen Reichs unterm 26. April 1880 eine vorbereitende Verfügung, und drückt bei diesem Anlaß sein volles Einverständniß mit dem übrigen Inhalt des oben stehenden Erlasses aus. Die Auseinandersetzungen seines Schreibens vom 12. April hätten keinen anderen Zweck gehabt, „als den, zu einem gleichen Resultat der Erwägungen zu gelangen, wie solche von Ew. Durchlaucht mir mitgetheilt worden sind." Vgl. die folgende Urkunde.

[2]) Ergangen in der Eigenschaft des Fürsten Bismarck als Minister der auswärtigen Angelegenheiten an die Kgl. Gesandtschaften in München, Stuttgart, Dresden, Karlsruhe, Darmstadt, Oldenburg, Hamburg und Weimar.

[3]) Vgl. S. 326 N. 2 und außerdem zur Frage die Schriften: „Die Freihafenfrage in ihren verschiedenen Interessen und Beziehungen." Hamburg 1880, und „Die Erhaltung der deutschen Freihäfen. Ein nationales Bedürfniß."

[4]) Dieselbe findet sich abgedruckt als Bundesraths-Drucksache Nr. 90 der Session von 1879/80. Sie ist kein Amtsgeheimniß geblieben; der Wortlaut der Gegenvorstellung fand vielmehr bald den Weg in die Presse.

Allen denen, welche bei den Uebergängen aus dem Zollverein in die Reichsverfassung mitgewirkt haben, wird, wie mir, erinnerlich sein, daß uns damals der Gedanke, einen ewigen Ausschluß der Hansestädte aus der Zollgemeinschaft des Reichs herzustellen, fern lag. Die Erwägungen, welche der vollen Einverleibung der Städte in das Reichszollgebiet entgegenstanden, beruhten vorwiegend auf dem Umstande, daß die Einrichtung von Entrepotlagern, deren der Welthandel dieser Städte bedarf, damals nicht vorhanden, und der Zeitraum nicht genau zu bestimmen war, in welchem dieselben sich in zweckentsprechender Weise mit oder ohne Betheiligung des Reichs an den Kosten würden herstellen lassen. In dem Gedanken, daß alle Theile darüber einig wären, daß es sich um eine Zeitfrage handelte, welche nach Bequemlichkeit der Hansestädte gelöst werden sollte, wurde damals das Gebiet, welches zur Herstellung der Zwecke eines Freihafens erforderlich ist, ausgiebig und ohne genaue Prüfung der Bedürfnißfrage bemessen. Nachdem in den jüngsten 12 Jahren aber nicht nur zur Vollendung unseres Zollsystems keinerlei Schritte und Vorbereitungen stattgefunden haben, sondern im Gegentheil evident geworden ist, daß die beiden betheiligten Hansestädte das ihnen gewährte Privilegium zum Nachtheil von Millionen Einwohnern der umliegenden Gebiete für immer festzuhalten beabsichtigen, sind wir genöthigt, unsrerseits den Bundesrath anzurufen, um diese Nachtheile auf dasjenige Maß zurückzuführen, dessen schließliche Beseitigung nach der Verfassung von der Zustimmung jener beiden Bundesstaaten abhängt. Von den Anwohnern beider Ufer der Unterelbe und der Unterweser, die mindestens die 4 bis 6fache Zahl der Einwohner der Zollausschlüsse bilden, kann nicht verlangt werden, daß sie für immer durch einen ungefähr 100 Kilometer langen Streifen Zollausland von einander abgesperrt sein sollen. Einen solchen Streifen bildet bisher die Wasserfläche der Elbe von Hamburg bis an das Meer, so daß die Ufer derselben zwischen Harburg, Stade, Otterndorf einerseits und Altona, Glückstadt, Brunsbüttel andererseits von einander wie vom Auslande abgeschlossen sind und den binnenländischen Verkehr durch zwei Zolllinien längs der Elbe unterbrochen finden. Am nachtheiligsten wirkt diese Unterbrechung natürlich zwischen Harburg und Altona und in der weiteren Linie zwischen Hannover und den Herzogthümern, zwischen dem westlichen Deutschland und dem baltischen Norden, weil dort die Haupteisenbahnen von Südwesten nach Nord-

sten den Hamburger Zollausschluß passiren, und bei diesem Transit durch denselben bisher von Seite der Stadt- und Bahnverwaltung nicht alle die Erleichterungen finden, welche mit den Störungen durch das Privilegium Hamburgs aussöhnen könnten.

Wie die Stadt Altona unter diesen Verhältnissen gelitten hat, ist aus den Anlagen ersichtlich; daß in Hamburg die Mehrzahl der Bevölkerung zu Gunsten einer herrschenden Minorität ebenfalls leidet, wird uns von den verschiedensten Seiten gemeldet. Nach einer dem Reichstag zugegangenen, mit zahlreichen Unterschriften bedeckten Petition Hamburger Eingesessenen sind bei den letzten Bürgerschaftswahlen daselbst von den etwa 23000 Stimmberechtigten 11800 von der Wahl ausgeschlossen worden, weil sie ihre Steuern nicht rechtzeitig gezahlt hatten. Daß unter solchen Verhältnissen die Sozialdemokratie Fortschritte macht, ist nicht zu verwundern.

Ich halte aus diesen Gründen für meine Pflicht, zu thun was in meinen Kräften steht, um die Nachtheile, welche das hanseatische Freihafensystem für Millionen von Deutschen hat, soweit einzuschränken, als es nach der Reichsverfassung ohne die Zustimmung Hamburgs möglich ist.

Der Art. 34 der Verfassung[1]) giebt den beiden Hansestädten nicht das Recht auf den Ausschluß ihres Staatsgebiets oder eines bestimmten Theils desselben aus dem Reichszollgebiet, sondern nur das Recht auf Freihäfen, also auf den Ausschluß ihrer Häfen oder desjenigen Theils ihres oder des umliegenden Staatsgebiets, ohne welchen der Zweck eines Freihafens nicht erfüllt werden kann. Dazu würden bei Hamburg streng genommen der eigentliche Hafen der Stadt und über die Wasserkante desselben hinaus das Speicherviertel genügen, also noch erheblich weniger, als der vorliegende preußische Antrag im Ausschluß belassen will. Jede andere Auslegung des Art. 34 der Verfassung ist eine gezwungene und mit der Entstehungsgeschichte dieses Artikels und dem Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung[2]) unverträglich. Die Behauptung, daß das Wort „Gebiet" in

[1]) Derselbe lautet: „Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen."

[2]) Derselbe lautet: „Der Bundesrath beschließt über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sofern nicht durch Reichsgesetz etwas Anderes bestimmt ist."

Art. 34 das sogen. hamburgische Landgebiet im Gegensatz zu der Stadt Hamburg bedeuten würde, ist irrthümlich und wird schon dadurch widerlegt, daß mit dem Wort „Gebiet" nicht nur der von Hamburg zum Freihafen zu nehmende Theil, sondern auch die aus den umliegenden Staaten zuzuziehenden Stücke mit demselben Worte in demselben Satze bezeichnet werden. Unter „Gebiet" ist darnach das hamburgische, resp. das preußische, event. auch das beiderstädtische, halb lübeckische Staatsgebiet gemeint, soweit dasselbe zur Bildung des dem Freihafenzweck entsprechenden Bezirks nach dem Ermessen des Bundesraths erforderlich sein wird. Die Abgrenzung dieses Gebiets gehört zweifellos zu den „Einrichtungen" zur Ausführung der Reichsgesetze, über welche nach Art. 7 der Bundesrath beschließt. Für den Fall, daß Ew. pp. Zweifeln über die Anwendbarkeit dieses Artikels auf die vorliegende Maßregel begegnen sollten, erlaube ich mir auf das Ihnen durch den Cirkular-Erlaß vom 30. März mitgetheilte Gutachten des Reichs-Justizamts zu verweisen.

Die agitatorischen Anträge und Interpellationen, welche in dieser Sache gegenwärtig von dem Reichstag ausgehen,[1]) stehen nicht auf dem Boden der Verfassung und sind ein Versuch der betreffenden Interpellanten und Antragsteller, in die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesraths einzugreifen und die Alleinherrschaft der Reichstagsmajorität, sobald sie zu erlangen sein würde, anzubahnen. Ich bin entschlossen und dabei gewiß, daß ich im Sinne der Intentionen Sr. Majestät des Kaisers handle, diesen Bestrebungen mit voller Entschiedenheit und mit allen verfassungsmäßigen Mitteln entgegenzutreten und die Rechte der verbündeten Regierungen zu wahren. Ew. pp. wollen hierüber auch die Regierungen, bei denen Sie

[1]) Am 1. Mai 1880 stand auf der Tagesordnung der 43. Sitzung des Reichstags eine Interpellation der Abgeordneten Wolffson, Möring und Rickert: „Ist es richtig, daß die preußische Regierung bei dem Bundesrath beantragt hat, die Einverleibung der Stadt Altona und eines Theils der hamburgischen Vorstadt St. Pauli in das Zollgebiet zu beschließen?" Zwei weitere Theile der Interpellation bezogen sich darauf, ob dem preußischen Antrag Verhandlungen mit der Stadt Hamburg vorausgegangen seien und darauf, ob nach dem preußischen Antrag die Einverleibung der Vorstadt St. Pauli auch ohne die Zustimmung der Stadt Hamburg stattfinden solle. Nachdem Abgeordneter Wolffson die Interpellation begründet, wurde dieselbe von dem Unterstaatssekretär im Reichsschatzamt in ihrem ersten Theil bejahend beantwortet; die beiden anderen Theile zu beantworten lehnte der Unterstaatssekretär im Namen des Reichskanzlers ab, weil über eine im Bundesrath schwebende Verhandlung nicht vorab mit dem Reichstag verhandelt werden dürfe.

accreditirt sind, bei vorkommender Gelegenheit nicht in Zweifel lassen. Weitere Argumente zur Unterstützung unserer Auffassung in der vorliegenden Sache werden Sie nach Bedürfniß aus den Anlagen dieses Erlasses entnehmen können:

1. dem preußischen Antrage vom 19. v. M.,
2. dem hamburgischen Gegenantrage vom 28. v. M.,
3. einem Schreiben, welches ich unter dem 29. v. M. an den preußischen Herrn Finanzminister gerichtet habe,
4. der Anlage eines Berichts des Königlichen Gesandten in Hamburg vom 26. April d. J.

Ich ersuche Ew. pp., das Vorstehende und die bezeichneten Anlagen zunächst und ohne Zögern bei der Regierung Ihres Wohnsitzes zu verwerthen, und sobald dies geschehen auch den übrigen Regierungen, bei denen Sie beglaubigt sind, entweder schriftlich einen Auszug dieses Erlasses mitzutheilen, oder mit den leicht erreichbaren mündliche Besprechungen zu suchen." [1])

178.

7. Mai 1880. **Schreiben an den Verwaltungsrath der deutschen Seehandelsgesellschaft in Berlin, betr. die Förderung des deutschen Verkehrs in der Südsee.**

„Aus der Mittheilung an das Auswärtige Amt vom 3. d. M. habe ich ersehen, daß der Verwaltungsrath der „deutschen Seehandelsgesellschaft" die Frage in Erwägung gezogen hat, ob das bei Errichtung der Gesellschaft ins Auge gefaßte Ziel, ungeachtet der Ablehnung der betreffenden Regierungsvorlage im Reichstag [2]) noch ferner zu verfolgen sei.

Ich freue mich im nationalen Interesse, daß der Verwaltungsrath sich, in dem Vertrauen auf die Zukunft des deutschen Handels und der deutschen

[1]) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Juni 1880 wurde die preußische Staatsregierung in der Altonaer Zollanschlußfrage noch einmal von dem Abgeordneten Virchow interpellirt. Näheres hierüber s. in der Prov.-Korresp. vom 30. Juni 1880 Nr. 27. Vgl. auch Urk. 180.

[2]) Vgl. hierüber „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 269—272, S. 275 Note ***, sowie die Artikel in der Provinzial-Korrespondenz vom 18. Juni 1879 Nr. 25 „Der Schutz der deutschen Handelsunternehmungen in der Südsee" und vom 28. April 1880 Nr. 18 „Der Gesetzentwurf, betr. die Unterstützung der deutschen Seehandelsgesellschaft".

Schiffahrt in der Südsee, welches sie ermuthigt hat, aus eigenen Kräften Hand anzulegen, um die bisherige Blüthe unseres Verkehrs in der Südsee vor Verfall zu schützen, durch die öffentliche Kundgebung und abfälligen Ansichten nicht hat irre machen lassen. Die Ueberzeugung, daß Sie den vaterländischen Interessen durch die Erhaltung der bestehenden Unternehmungen einen dankenswerthen Dienst erzeigen, wird nicht nur von Seiner Majestät und den verbündeten Regierungen, sondern in weiteren Kreisen der gesammten deutschen Bevölkerung getheilt."

179.

13. Mai 1880. **Votum zu einem Schreiben des Finanzministers Bitter vom 4. Mai 1880, betr. den Rückgang der Klassensteuer. Das Schwinden der Wohlhabenheit eine Folge der Freihandelspolitik. Inangriffnahme eines Gesetzes über die Verwendung von Ueberschüssen aus den Reichseinnahmen. Die Steigerung der Einnahmen aus der Einkommensteuer und die fiskalische Veranlagung derselben. Inangriffnahme der Steuerreform. Festhalten an der neuen Zolltarifpolitik.**

„In Anknüpfung an das Schreiben des Herrn Finanzministers vom 4. Mai d. J., den Rückgang der Klassensteuer betreffend, schließe ich mich dem Wunsche an, bei neuen Aufwendungen aus der Staatskasse mit möglichster Sparsamkeit zu verfahren und kann auch mit dem Herrn Finanzminister nur die schonendste Rücksichtnahme auf die geminderte Leistungsfähigkeit der Gemeinden und Sozietäten empfehlen.

In Bezug auf die beachtenswerthe Mittheilung, welche der Herr Finanzminister über die Gestaltung der Klassen- und Einkommensteuer giebt, gestatte ich mir nachstehende Bemerkungen hinzuzufügen.

Der Rückgang der Klassensteuer bildet ein Kriterium des Rückganges der Wohlhabenheit der Bevölkerung. Derselbe hat sich nach der Anlage des Schreibens Seiner Excellenz schon seit mehreren Jahren fühlbar gemacht und würde meiner Ueberzeugung nach noch früher eingetreten sein, wenn nicht der Zuschuß, den unser Nationalvermögen durch 4000 und einige hundert Millionen Mark französischer Kontribution in den Jahren 1871 bis 1874 erhielt, den Verfall aufgehalten hätte, dem unser wirthschaftliches

Leben durch die freihandlerische Gesetzgebung entgegengeführt wurde, die seit dem Beginn der sechsziger Jahre an die Stelle der alten Zollvereinstraditionen getreten war. Wenn diese Thatsache weiterer Beweise noch bedurft hätte, so würde der vorliegende Nachweis über den Rückgang der Wohlhabenheit in den Massen unserer Bevölkerung sie liefern. Derselbe hat begonnen mit dem Inslebentreten und der Vollendung der freihändlerischen Aenderung unserer Zollgesetzgebung, welche sich von 1862 ab vollzog, bis sie mit der Aufhebung der letzten Eisenzölle 1876 ihren Abschluß fand. Nur die französische Kontribution und das durch die ungewöhnliche und deshalb unrichtig geschätzte Summe derselben künstlich gesteigerte wirthschaftliche Leben hat den Rückgang unseres Wohlstandes eine Zeit lang aufgehalten, welcher in Folge der Lossagung von den alten, seit 1823 heilsam wirkenden Traditionen des Zollvereins eintrat. Wir dürfen deshalb hoffen, diesen Rückgang mit Erfolg bekämpft zu sehen, wenn unsere Gesetzgebung den Weg festhält, welchen sie in der Reichstagssession von 1879 betreten hat und wenn sie ihn fortsetzt, unbeirrt durch den mehr auf der Fraktionstaktik als auf der Erwägung der öffentlichen Wohlfahrt beruhenden Widerspruch.

Ich glaube, daß eine Erleichterung des Fortschreitens auf diesem Wege darin gefunden werden könnte, wenn die preußische Gesetzgebung sich bald, und womöglich noch für die Landtagssession des Herbstes die Aufgabe stellte, die Verwendung derjenigen Ueberschüsse aus Reichseinnahmen *gesetzlich festzulegen*, welche durch neue Steuervorlagen an den Reichstag erstrebt werden.[1]) Es läßt sich hoffen, daß letztere im Reichstag leichter zur Annahme zu bringen sein werden, wenn vorher in Preußen gesetzlich festgestellt sein wird: zur Abschaffung, Erleichterung oder Ueberweisung *welcher* direkten Steuern die erstrebten Mehreinnahmen verwendet werden müssen, und wenn andere größere Bundesstaaten diesem Beispiel zu folgen sich entschließen.

Von einer Publikation der Denkschrift des Herrn Finanzministers möchte

[1]) Der Finanzminister Bitter ließ sich die Ausführung dieses Programms angelegen sein. Um eine gemeinschaftliche Basis für die Einzelregierungen zu finden, verständigte sich der preuß. Finanzminister im Juli 1880 in Koburg mit den Finanzministern aller deutschen Staaten dahin, daß die Ueberschüsse von gewissen neuen Reichssteuern, welche den Einzelstaaten zu Gute kommen möchten, überall zur Entlastung von direkten Steuern verwendet werden sollten. Vgl. auch Urkunde 183.

ich nicht abrathen,[1]) weil ich glaube, daß der Nutzen einer solchen die entgegenstehenden Bedenken überwiegen wird, namentlich wenn die Darlegung der thatsächlichen Verhältnisse mit derjenigen der Intentionen der Regierung bezüglich der Abhülfe Hand in Hand geht. Der Rückgang der Klassensteuer in so wesentlichem Maße, und bei gleichzeitigem Steigen der Bevölkerung, hat als Symptom eine Bedeutung, der sich die öffentliche Meinung, die Abgeordneten und die Wähler nicht werden verschließen können, und ich glaube, daß diese bedauerliche Thatsache den Argumentationen mit Erfolg entgegengehalten werden kann, welche unter Leitung der Fortschrittspartei jede Steuerreform bekämpfen und ein scheinbares Gleichgewicht des Budgets durch fingirte Einnahmen und Verwendung des Kapitalbesitzes anstreben.

Die gleichzeitige Steigerung der Einkommensteuer von 30 auf 33½ Millionen seit 1875, während die Klassensteuer rückgängig geblieben ist, kann ich nicht für das Ergebniß einer richtigeren und schärferen Erfassung des wirklichen Einkommens ansehen, sondern nur als ein Resultat drückender Steigerung der Ansätze von Seiten der Veranlagungsorgane, durch welche der Einkommensteuerpflichtige grundsätzlich erhöht wird, bis er reklamirt.[2]) Zur Reklamation entschließen sich die Kaufleute und andere Geschäftsmänner, die ihres Kredits bedürfen, nur schwer aus Rücksicht auf diesen Kredit. Aber auch diejenigen Steuerpflichtigen, welche auf ihren Kredit nicht angewiesen sind, werden in den meisten Fällen eine Erhöhung über das gesetzliche Maß, so lange sie nicht zu hart fällt, lieber eine Zeit lang ertragen, als sich den Unbequemlichkeiten einer Reklamation zu unterziehen. Es kommt dazu, daß nur diejenigen, welche ihr Vermögen aus regelmäßig und baar fließenden Quellen beziehen, mit Sicherheit in der Lage sind, die Ziffer ihres Einkommens selbst beurtheilen und nachweisen zu können. Ich kann nur einen bedenklichen Beweis für die Fiskalität, mit welcher die Veran-

[1]) Unterm 28. Oktober 1880 legte der Finanzminister Bitter dem Abgeordnetenhause eine Nachweisung über die Anzahl der für das Jahr 1880/81 A. zur Klassensteuer, B. zur klassifizirten Einkommensteuer veranlagten Personen und über den Betrag der für dasselbe fest veranlagten Steuer vor (Drucks. Nr. 12, Haus der Abgeordneten 14. Legislaturperiode, II. Session 1880/81).

[2]) Ueber die Grundsätze, von denen der Finanzminister Camphausen bei der Einschätzung zur Klassen- und Einkommensteuer ausging, vgl. dessen Abgeordnetenhausrede vom 18. Februar 1876 und die Provinzial-Korrespondenz vom 23. Februar 1876 Nr. 8.

lagungsorgane der Einkommensteuer verfahren,[1]) in dem Umstand erblicken, daß in der Zeit von 1875 bis 1880, wo notorisch alle nicht aus festen Geldquellen fließende Einnahmen, und namentlich die der wohlhabenderen und besitzenden Klassen zurückgegangen sind, das Ergebniß der Einkommensteuer um beinahe 12 pCt. hat gesteigert werden können. Ich kann im Hinblick auf die drückenden Zeitverhältnisse und den Rückgang der Erträge aller Vermögen nicht glauben, daß eine solche Steigerung in den Grenzen der Veranlagung möglich gewesen ist, innerhalb welcher die Regierung keine Gefahr läuft, berechtigte Unzufriedenheit zu erregen.

Wenn ich nach vorstehender Darlegung mich den Mahnungen des Herrn Finanzministers zur Sparsamkeit aus vollster Ueberzeugung anschließe, so kann ich nicht umhin, in den Momenten, mit welchen die Denkschrift Seiner Excellenz begründet ist, eine verstärkte Aufforderung für Inangriffnahme der Reform unserer Steuern[2]) und einen Beweis dafür zu erblicken, wie sehr die freihändlerische Störung, welche in den sechziger Jahren die Tradition des Zollvereins betroffen, den Wohlstand der Nation geschädigt hat, und wie nothwendig es ist, in der Abwehr des freihändlerischen Schadens fortzufahren. Die Geschichte des Zollvereins bis zum Ende der sechziger Jahre weist, zum Theil unter sehr viel engeren und erschwerenderen Verkehrsverhältnissen, als es die des Deutschen Reichs sind, ein ununterbrochenes Fortschreiten Preußens auf der Bahn der Wohlhabenheit und Steuerfähigkeit seiner Einwohner nach, und schon die kurze Zeit von einem halben Jahre, seit welcher das fehlerhafte System im Prinzip verlassen worden ist, ohne noch das der Vergangenheit wiederherzustellen, weist eine, wenn auch geringe

[1]) Der Finanzminister Bitter bemerkte in einer Abgeordnetenhausrede vom 27. November 1879: „Ich bin kein Freund davon, daß die Steuern bis auf die höchste Höhe hinaufgeschraubt werden, vielmehr daß sie in einem vernünftigen, loyalen, nach allen Seiten den Verhältnissen entsprechenden Maße veranlagt werden. Der Staat braucht Steuern und muß verlangen, daß sie gezahlt werden, wie sie veranlagt sind. Die Veranlagung selbst richtet sich nach den Gesetzen, den Umständen, den Verhältnissen des Landes und überhaupt nach dem allgemeinen Werth, der zwischen Steuer und zwischen dem Leben der Staatseinwohner herrscht."

[2]) Auf die Nothwendigkeit, der im Jahre 1879 begonnenen Reform der Finanzgesetzgebung eine weitere Ausdehnung zu geben, hatte bereits die Rede des Stellvertreters des Reichskanzlers, Grafen zu Stolberg-Wernigerode, am 12. Februar 1880 zur Eröffnung des Reichstags hingewiesen. Vgl. auch den Artikel der Provinzial Korrespondenz vom 1. April 1880 Nr. 14 „Die finanzielle Aufgabe des Reichstags."

Besserung des wirthschaftlichen Lebens nach,[1]) auf deren Anwachsen wir rechnen dürfen, wenn auf diesem Wege fortgefahren wird."

180.

25. Mai 1880. **Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Handels- und Schiffahrtsverhältnisse Harburgs. Förderung derselben durch Aufhebung der Zolllinien auf den beiden Elbufern.** (Auszug.)

„Von dem Kreishauptmann von der Osten in Harburg habe ich auf meine als preußischer Minister der auswärtigen Angelegenheiten über die Harburger Handels- und Schiffahrtsverhältnisse an ihn gerichteten Fragen den s. p. r. beigefügten Bericht vom 22. d. M. erhalten. Durch den Inhalt desselben finde ich mich in der Auffassung befestigt, nach welcher ich als künftige, im Bundesrath zu vertretende Grenze des Hamburger Freihafengebiets die Linie bei Ew. Excellenz befürwortet habe, welche gegenüber von Altona den Köhlbrand aufwärts bis zur Hamburger Landesgrenze und dann nördlich von Wilhelmsburg die Landesgrenze entlang, bis zur Nordelbe oberhalb Kaltenhofen führt. Es würde dazu erforderlich sein, daß außer den sämmtlichen preußischen Gebietstheilen auch das linkselbische Hamburger Gebiet vom Köhlbrand bis zur Westspitze des Finkenwerders von dem Freihafengebiet abgetrennt würde.

Im Uebrigen sind meines Dafürhaltens die Harburger Interessen der Vertretung durch Preußen im Bundesrath nicht weniger würdig als die von Altona. Wenn Harburg Schiffe bis zu 16 oder auch nur 14 Fuß Tiefgang aufnehmen kann, so hat dasselbe, als Endpunkt des freien Eisenbahnverkehrs aus dem größeren südelbischen Theil des Deutschen Reichs, eine bedeutende Zukunft vor sich; wäre heut zu Tage über die Anlage von Hamburg als der Haupthandelsstadt des Elbgebiets ohne Vorgeschichte zu entscheiden, so würde die Wahl vielleicht eher auf das linke als auf das rechte Elbufer fallen, letzteres umsomehr, als die Süderelbe naturgemäß mehr Elbwasser an sich zieht als die Norderelbe, weil ihr Lauf bis zur

[1]) Die Provinzial-Korrespondenz konnte die ersten Anzeichen einer beginnenden wirthschaftlichen Besserung bereits zu Anfang des Jahres 1880 konstatiren. Vgl. den Artikel in der Nr. 1 vom 2. Januar 1880 „Rückblick auf das Jahr 1879". Vgl. auch Urkunde 183.

Wiedervereinigung beider um ca. drei Kilometer kürzer, also auch schneller ist. Die erheblichen Strombauten, welche von Hamburg zur Vermehrung des Wassers in der Norderelbe unternommen worden sind, haben eher das Gegentheil des beabsichtigten Zwecks herbeigeführt. Ich halte darnach die Pflege Harburgs als Hafen für eine ergiebige, und das Recht dieser preußischen Stadt auf eine solche für nachgewiesen. Die Vorbedingung jedes Erfolgs und jeder wirksamen Pflege des Verkehrs von den übrigen Ortschaften am Ufer der Unterelbe, wie Buxtehude, Horneburg, Stade, Freiburg und am rechten Elbufer Altona, Wedel, Glückstadt, Brunsbüttel, und der reichen Marschlande, welche die Lande Hadeln, Kehdingen und die alten Lande, und auf dem rechten Ufer die Niederungen bei Uetersen, Crempe, Wilster u. s. w. bilden, und deren Bewohner bis Blankenese aufwärts lebhaft an der Seeschiffahrt betheiligt sind, die Vorbedingung der vollen Entwicklung dieses reichen Materials für Seehandel und Ausbildung seefahrender Bevölkerung bleibt immer die Aufhebung der zwei Zolllinien auf den beiden Elbufern zwischen Altona und Curhafen."

181.

16. Juni 1880. **Erlaß an den Unterstaatssekretär im Reichsschatzamt Scholz, betreffend den Einfluß von Eisenbahntarifverträgen. Begriff des Transit. Opportunität einer Besteuerung desselben durch Abänderung des Zollgesetzes. Die damit erreichbaren handelspolitischen Vortheile. Erhöhung der Einfuhrzölle gegenüber Rußland und Amerika. Begünstigung Oesterreichs.** (Auszug.)

— — „Man kann durch Eisenbahntarifverträge viel größere Vortheile und Nachtheile ausdrücken, als durch Befreiung oder Nichtbefreiung des Transits von Zöllen.[1])

Ich halte den heute gangbaren Begriff des Transits für einen künstlich geschaffenen. Mir scheint dieser Begriff im Grunde nur anwendbar auf Waaren, welche vor dem Eintritt in die Grenzen zum Durchgang ohne Aufenthalt deklarirt werden. Eine Durchfuhr mit allen den Erleichterungen,

[1]) Vgl. auch Urkunde 172 zu Eingang.

welche wir durch Gestattung von Zwischenlagern und etappenweiser Beförderung gewähren, fällt nicht mehr nothwendig unter den Begriff des Transits, sondern unter den der Ein- und Ausfuhr. Der Transit aus Rußland nach Frankreich nimmt in den seltensten Fällen seinen Weg durch Deutschland direkt nach Frankreich. Es ist viel häufiger Frankreich gegenüber ein russisch-belgischer, holländischer oder schweizerischer. Auf diesen Transit kann Frankreich die Anwendung der Meistbegünstigungsklausel des Friedensvertrags selbst im Falle direkter Beförderung unter Zollverschluß von uns nicht verlangen.

Da die sonstigen zur Zeit entgegenstehenden Handelsverträge sich durch Kündigung beseitigen lassen, so liegt das Haupthinderniß einer Besteuerung des Transit nach meiner Auffassung nicht in den Vertragsverhältnissen, sondern in unserem Zollgesetz. Wollen wir ihn besteuern — worin die erste zu entscheidende Frage liegt — so müssen wir damit anfangen, die Abänderung des Zollgesetzes zu suchen.

Die Hauptwirkung der Besteuerung des Transit bezw. seiner Gleichstellung mit der Einfuhr würde sich immer gegen das westliche Rußland und gegen Oesterreich-Ungarn richten. Frankreichs Transit durch Deutschland nach Osten ist geringer und betrifft leichte Waaren. Eine günstigere Behandlung Oesterreichs würde überdies noch nicht die Beibehaltung der vollen Freiheit, sondern nur eine minder hohe Belastung bedingen. Wenn wir auf Rußland einen Druck ausüben wollen zur Minderung seines Prohibitiv-Systems, so können wir es aber nicht durch bloße Erschwerung des Transit, sondern wir müssen die russische Einfuhr stärker bezollen, denn sie ist größer als der Transit Rußlands durch Deutschland. Ich weiß nicht, ob Ew. Excellenz die in russischer Sprache veröffentlichten jährlichen Zollübersichten bekannt sind. Dieselben liefern ein brauchbares Material zur Erkenntniß derjenigen russischen Ausfuhrgegenstände nach Deutschland, welche man besteuern muß, um Rußland empfindlich zu werden. Wirksamen Kampf gegen Rußland und Amerika werden wir nur durch Erhöhung der Einfuhrzölle auf Produkte beider führen können, wobei ich immer diejenigen Erzeugnisse ausnehme, welche wir, wie die Baumwolle, in Deutschland nicht herstellen. Die österreichisch-ungarische Einfuhr übersteigt die russische in den Hauptartikeln wesentlich, und wenn wir sie, abgesehen vom Transit, auf dem bisherigen Fuße belassen, die russische aber höher verzollen, so

werden wir die österreichische Kornkammer zur Verfügung behalten und Rußland gegenüber den Retorsionszweck erreichen. Daß wir Frankreich auf landwirthschaftliche Massenprodukte dieselben Begünstigungen gewähren wie Oesterreich, hat thatsächlich keine Bedenken."

182.

27. Juni 1880. **Schreiben an den Finanzminister Bitter, betreffend die Gesichtspunkte für die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide. Berücksichtigung von Inowrazlaw und Breslau. Die Mischung von in- und ausländischem Getreide für die Gesammtheit kein Vortheil.**

„Ew. Excellenz beehre ich mich unter Bezugnahme auf das Schreiben vom 18. d. M. mitzutheilen, daß ich in den Antrag, betreffend die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide innerhalb des preußischen Zollverwaltungsbereichs, welchen ich heute bei dem Bundesrath eingebracht habe,[1]) die von Hochdenselben in Vorschlag gebrachten Städte aufgenommen habe. Wenn ich im Uebrigen die Bedenken, welche sich mir zunächst bezüglich einiger derselben aufgedrängt hatten,[2]) schließlich habe fallen lassen, so gestatte ich mir über die Gründe, welche mich dabei geleitet haben, nachstehende Bemerkungen anzufügen:

Obwohl es mich anfänglich überraschte, daß Ew. Excellenz auch Inowrazlaw zu den solcher Art zu begünstigenden Orten gezählt zu sehen wünschten, da diese Stadt nach den Bedingungen ihrer örtlichen Lage als

[1]) Vgl. die Bundesraths-Drucksache Nr. 124 vom Jahre 1880.

[2]) Die Frage der Transitlager, besonders für Getreide und Holz, welche für die Ostseehäfen von großer Bedeutung ist, war in der Zolltarifkommission im Jahre 1879 Gegenstand eingehender Verhandlungen gewesen, welche zu der Aufnahme der Bestimmung geführt hatte, daß Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß und bei Einschränkung der Behandlung, Umpackung und Mischung der Waaren mit der Maßgabe bewilligt werden sollen, daß bei der Ausfuhr der Prozentsatz der darin enthaltenen ausländischen Waare als zollfreie Durchfuhr anzusehen ist. Ein Verbesserungsantrag des Abg. von Varnbüler wollte diese Transitlager für Getreide und Holz nur dann unbedingt bewilligen, wenn die darin lagernden Waaren ausschließlich für das Ausland bestimmt sind, nicht ohne Weiteres, wenn sie theils für das Inland, theils für das Ausland bestimmt sind. Der Reichstag trat der Auffassung Varnbülers, nachdem für dieselbe auch der Reichskanzler eingetreten war, bei. Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 262 ff.

wirkliches Hinterland von Danzig oder anderen Ostseehäfen in Beziehung auf den Getreidehandel kaum angesehen werden kann, so bin ich doch in der Erwägung bereitwillig darauf eingegangen, daß es sich dort um einen aufblühenden Germanisirungspunkt inmitten polnischer Landestheile handelt, welcher im nationalen Interesse jede thunliche Förderung verdient.

Auch für Breslau schien mir ein ausreichendes und berücksichtigenswerthes Bedürfniß zweifelhaft. Wie Ew. Excellenz in dem Schreiben vom 22. März d. J. gewiß zutreffend ausführen, hat die Provinz Schlesien nicht unerhebliche Mengen Getreide behufs Befriedigung des eigenen Bedürfnisses vom Auslande zu beziehen, die naturgemäßen Vorbedingungen eines Transithandels mit Getreide scheinen dort mithin grade zu fehlen. Im Hinblick auf die Bedeutung der Stadt als Mittelpunkt einer so wichtigen und volksreichen Provinz habe ich zwar, gegenüber der von Ew. Excellenz vertretenen Anschauung, über die Nothwendigkeit, auch in Breslau gemischte Getreidelager zuzulassen, meine Bedenken auf sich beruhen lassen, kann hierbei jedoch nicht umhin, erneut mich dagegen prinzipiell auszusprechen, als ob derjenige Getreidehandel überhaupt wie ein legitimer und dem nationalen Interesse dauernd förderlicher anzusehen und zu behandeln wäre, welcher seine Basis in der Mischung von ausländischem und inländischem Getreide hat. Schon bei der Berathung des Zolltarifgesetzes im Reichstag habe ich darauf hingewiesen, daß diese Manipulation nur geeignet sei, über die Qualität des deutschen Erzeugnisses auf dem Weltmarkt fälschlich eine ungünstige Meinung zu unterhalten, und daß die Nachtheile, welche hierdurch für den Standardwerth des aus Deutschland kommenden Getreides auf die Dauer resultirten, den etwaigen Nutzen des Mischens in der Gesammtheit weitaus überwögen.[1]) Das bessere deutsche Getreide wird durch Mischung mit dem schlechteren russischen gefälscht, und das dadurch hergestellte minderwerthige Produkt zum Vortheil seines russischen, zum Nachtheil seines deutschen Bestandtheils als „deutsches" Getreide im Auslande zu Markte gebracht. Diese Anschauung gründet sich auf die fast übereinstimmende Ueberzeugung aller Produzenten, und wenn in Handelskreisen und deren unmittelbaren oder mittelbaren Organen die gegentheilige Ansicht überwiegt, so scheint mir daraus nur hervorzugehn, daß das Mischen zwar dem Kaufmann, der es betreibt, vor-

[1]) Vgl. „Fürst Bismarck als Volkswirth" Bd. I S. 240 ff.

theilhaft sein mag, aber nur auf Kosten unserer inneren Getreideproduktion und ihres Werths im Auslande. Ich sehe deshalb nach wie vor das Mischen als eine im Interesse der Allgemeinheit nicht wünschenswerthe und durch Zulassung von Mischungslagern oder sonst staatlich nicht zu begünstigende Handelsthätigkeit an. Auch auf Breslau findet dieses mein Bedenken zwar Anwendung, aber in geringerem Maße als auf die geographisch für den russischen Export günstiger gelegenen Häfen. Das auf die Richtung Breslau angewiesene fremde Getreide bedarf der Mischung entweder garnicht, wie das ungarische, oder, wie das südrussische, in geringerem Maße, weil es an sich voller und reifer ist als das übrige russische." [1])

183.

11. August 1880, **Kissingen. Erlaß an den Direktor im Reichsschatzamt Burchard, betreffend Zielpunkte für die Steuerreform in Preußen. Doppelte Besteuerung des Einkommens aus der Landwirthschaft. Schwierigkeiten bei Durchführung der Reform. Politische Rückwirkungen. Stellungnahme zu den Beschlüssen der Koburger Ministerkonferenzen. Erhöhung der Branntwein- und Zuckersteuer. Mahnung zur Sparsamkeit.** (Auszug.)

— — „Ich gebe gerne zu, daß der Finanzminister nicht auf Einnahmen verzichten kann, solange der Ersatz für dieselben nicht gesichert ist; aber vielleicht läßt sich doch eine Form finden, in welcher durch preußisches Gesetz festgestellt werden kann, welche Gestaltung und Verwendung der Grundsteuer und der Einkommensteuer für die Zukunft ins Auge gefaßt, und für welchen Betrag dieser beiden Steuern Preußen im Wege der Reichsgesetzgebung anderen Ersatz zu erstreben sich dem Landtag gegenüber verpflichtet.[2]) Die Doppelbesteuerung, welcher das Einkommen aus der Land-

[1]) Der Bundesrath tritt in der Sitzung vom 30. Juni 1880 dem Antrag des Reichskanzlers bei. (§. 495 der Protokolle.) Die einschlägige Bekanntmachung findet sich abgedruckt in dem Centralblatt für das Deutsche Reich 1879 S. 499 ff.

[2]) Vgl. oben S. 334. Der dem Abgeordnetenhause unterm 21. Dezember 1880 zugegangene Gesetzentwurf, betr. die Verwendung der in Folge weiterer Reichssteuerreformen an Preußen zu überweisenden Geldsummen, (Drucksache Nr. 98, Haus der Abg., 14. Legislaturperiode, II. Session 1880/81) wollte die vom Reich zu erwartenden neuen Erträge gleichsam Zug um Zug zu einem Drittel auf die

wirthschaft vermöge der Kumulirung der Grundsteuer mit der Einkommensteuer unterliegt, und die weitere Doppelbesteuerung, welche darin liegt, daß die hypothecirten Werthe des Grundbesitzes sowohl von der Einkommensteuer des Hypothekengläubigers, wie von der Grund- und Häusersteuer betroffen werden, ist durch die Verhandlungen der letzten Jahre und den wirthschaftlichen Rückgang während derselben der vom Grund- und Häuserbesitz steuernden Bevölkerung deutlich zum Bewußtsein gekommen. Die Schwierigkeiten, welche die Regierung im Reichstag und Landtag zu überwinden hat, um zur Durchführung ihrer Reformen und zu einer gerechteren Vertheilung der Staatslasten zu gelangen, entziehen sich der richtigen Würdigung bei der Mehrzahl der Wähler: bei der letzteren wird als residuum nur Unzufriedenheit mit der Regierung und Neigung zu oppositioneller Wahl zurückbleiben. Eine Minderheit dagegen, und mit ihr wahrscheinlich die intelligenteren Führer, werden in die, erst in den letzten Monaten mit einigem Erfolg von uns bekämpfte Neigung zurückfallen, die Bildung einer Majorität, und schließlich auch die einer entsprechenden Regierung, in Gemeinschaft mit dem Centrum zu versuchen. Es ist dann möglich, daß die Wahlkreise, welche konservativ bleiben, durch Angehörige der äußersten Rechten vertreten sein werden, während in anderen, jetzt konservativ vertretenen, die Majorität zu Gunsten des Fortschritts wechselt, weil ein Theil der Stimmen aus Verdruß pessimistisch für die am lautesten schimpfende Opposition, die fortschrittliche, stimmen wird. Daß die betheiligten Wähler durch ein solches Verhalten jede jetzt vorhandene Aussicht auf Steuerreform zerstören helfen, werden sie sich, in der Verdummung, welche geschickte Redner hervorzubringen wissen, schwerlich klar machen.

Ich füge die Mittheilung des Herrn Finanzministers vom 2. d. M. über die Koburger Konferenzen[1]) hier bei, indem ich mich mit dem Inhalt derselben prinzipiell einverstanden erkläre. Ich habe meinerseits vom Standpunkte des Reichs durchaus kein Bedenken dagegen, wenn die zu erwartenden Ueberschüsse des Reichs den Einzelregierungen dauernd überwiesen werden. Im Reichstag aber wird, wie ich fürchte, die Absicht unter nationalen

Personal-, und zu zwei Dritteln auf die Ueberweisung von Grund- und Gebäudesteuer an die Kommunen vertheilt wissen, etwa in dem Maße, daß die untersten vier Klassensteuerstufen ganz befreit werden.

[1]) Vgl. oben S. 334 Note 1.

Vorwanden von denen angegriffen werden, welche Schwierigkeiten machen und mit den Regierungen über Geldbewilligungen nur für erweiterte Machtbefugnisse des Reichstags verhandeln wollen, ohne dies offen einzugestehen. Derselbe Streit wurde ohne jede praktische Unterlage beim Franckenstein'schen Antrage geführt.

Bezüglich der Erhöhung der Branntwein- und der Zuckersteuer wird schleunige Besprechung mit hervorragenden und sachkundigen Interessenten geboten sein, damit diese Erhöhungen ohne Schaden für die davon betroffenen Industrien und für die beim Kartoffel- und Rübenbau thätige Arbeiterbevölkerung bewirkt werden; ich habe dabei namentlich das Bonifikationsverfahren bei Export und Denaturirung im Sinne.

Der Mahnung zur Sparsamkeit, und besonders bei den Reichsbauten, schließe ich mich gern an, und rechne bei der desfallsigen Kontrole namentlich auf die Repression des Reichsschatzamts bei Feststellung der Budgets."

23. August 1880. Provisorische Uebernahme der Leitung des Ministeriums für Handel und Gewerbe.

Wir sind hiermit wiederum bei dem Zeitpunkte angelangt, da in Bezug auf das, **was kommen werde,** die abenteuerlichsten Gerüchte verbreitet wurden und Glauben fanden. Seitdem sind neun Jahre verflossen, Zeit genug, um in einem folgenden Schlußbande zeigen zu können, ob man sich freuen darf, daß jene Funktionen, welche im Reiche von dem Fürsten Bismarck wahrgenommen worden, auch in dem mächtigsten der Bundesstaaten in seine Hand gelegt sind.

Personenverzeichniß.

(Die vorgedruckte I weist auf das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth", II auf die vorstehend abgedruckten „Aktenstücke ꝛc." hin.)

A.

Achenbach, Dr., preuß. Geh. Ober-Bergrath I 52.
— — preuß. Geheimer Ober-Regierungsrath II 167.
— — preuß. Handelsminister I 41, 58, 71, 94, 97, 109, 117, 125; II 174, 178, 181, 200, 207, 211, 213, 222, 230, 232, 256, 257, 258, 272.
Alexander I., Kaiser von Rußland I 242.
Alvensleben, Graf von I 230.
Andrassy, Graf, österr. Minister des Aeußern I 66, 126, 268; II 268, 269, 271.
Arnim, Graf von, Kaiserlicher Botschafter in Paris I 99.
Augustenburg, Erbprinz von II 43.

B.

Bamberger, Dr., Reichstagsabgeordneter I 116, 151.
Baring Bros u. Co. in London I 270.
Baußnern, Guido von, ungarischer Reichstagsabgeordneter I 273.
Bebel, Reichstagsabgeordneter I 50; II 166.
Becker, Dr., Bürgermeister und Reichstagsabgeordneter II 168.
Beckerath, von, Abgeordneter I 8.
Behn, Gustav, Rheder in Hamburg I 63.
Behrend, Fabrikbesitzer II 143.
Benedetti, französischer Botschafter in Berlin II 109.
Bennigsen, von, Reichstagsabgeordneter I 105, 127, 208, 232, 258, 265, 266, 281; II 252.
Bernards, Landtagsabgeordneter II 183.
Bernstorff, Graf von, preuß. Gesandter in London II 94.
Bernuth, von, Polizeipräsident II 59, 60, 80.
Beust, Graf von, österr. Reichskanzler I 54, 65; II 161.
Beutner, Regierungsrath a. D. I 273.
Biedermann, Reichstagsabgeordneter I 52.
Bismarck, Herbert Graf von I 89; II 239, 268, 272, 274, 311.
— Wilhelm Graf von I 213, 274, 285; II 297, 302, 303.
Bitter, preuß. Unterstaatssekretär I 167.
— preuß. Finanzminister I 277, 287; II 325, 328, 333, 334, 335, 336, 337, 340.
Blankenburg, von, Generallandschaftsrath und Landtagsabgeordneter I 27, 69, 70; II 64, 188.
Blome, Graf II 66.
Bodelschwingh, von, preuß. Finanzminister I 57, 230; II 17, 36, 49, 52, 53, 58, 66, 67, 71, 74, 80.
— preuß. Staatsminister a. D. I 16.
Böhm, Regierungs-Referendar und Landrathsamts-Verweser in Waldenburg i. Schl. II 23.
Boetticher, von, preuß. Oberpräsident I 152, 287.
Bolle, C. und F. Schmidt, Besitzer der Norddeutschen Eiswerke in Berlin II 130.
— Delegirter des deutschen Fischereivereins II 155.
Bonin, von I 230.
Borcius, Professor und Reichstagsabgeordneter I 155.
Bornhold, Schiffskapitän II 115.
Brandt, von, Landtagsabgeordneter II 172.
Braun-Wiesbaden, Reichstagsabgeordneter I 50, 87, 116; II 166.
Bucher, Lothar, Kais. Wirklicher Geheimer Legationsrath I 27, 69, 89, 90; II 94, 117, 140, 190, 202, 203.
Bülow, von, preuß. Staatsminister und Staatssekretär des Auswärtigen Amts

Anm. Fürst Bismarck, der Verfasser der zum Abdruck gelangten Berichte ꝛc., findet sich in dem Verzeichniß nicht aufgeführt.

I 90, 103; II 202, 204, 239, 248, 250, 251, 268, 269, 271, 274, 302, 303, 311.
Buol, Graf von, österr. Ministerpräsident I 21.
Burchard, Kais. Geheimer Rath I 178; II 297.
Kais. Direktor im Reichsschatzamt II 342.
Burlingame, außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister von China II 148.

C.

Camphausen, preußischer Finanzminister I 33, 35, 37, 41, 42, 56, 57, 58, 62, 90, 94, 95, 96, 97, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 111, 116, 117, 118, 123, 125, 127, 128, 132, 137, 230; II 136, 138, 139, 140, 152, 162, 184, 200, 204, 220, 222, 232, 238, 247, 249, 252, 274, 335.
Canstein, Dr. von, Oekonomierath I 183.
Chlumecky, von, österr. Handelsminister II 266.
Chogerlen, Fabrikant in Radevormwald II 56.
Chotek, Graf von II 33, 34.
Conrad, Geheimer Kommerzienrath II 84.
Vorsitzender des zweiten Provinzial-Landtags der Provinz Westpreußen I 211.

D.

Damme, Abgeordneter zum zweiten Provinzial-Landtag der Provinz Westpreußen I 211.
Dechend, von, Präsident der Reichsbank I 261.
Delbrück, preußischer Staatsminister und Präsident des Bundeskanzler-Amts resp. des Reichskanzler-Amts I 25, 26, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 62, 68, 76, 77, 78, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 99, 101, 105, 123, 158, 203, 212, 260, 261; II 104, 117, 135, 156, 186, 202, 203, 204, 224, 225.
Dr., Reichstagsabgeordneter I 227, 229, 232, 236, 237, 238, 239, 250.
Drouyn de Lhuys, französischer Minister der auswärtigen Angelegenheiten II 19, 67.
Dühring, Dr. E., Privatdozent I 31; II 83, 84.
Düsberg I 230.
Duncker, Landtagsabgeordneter II 127.

E.

Eberty, Dr., Stadtgerichtsrath und Landtagsabgeordneter II 168.
Eck, Geheimer Ober-Regierungsrath im Bundeskanzler-Amt II 119.
Direktor im Reichskanzler-Amt II 157, 158.
Unterstaatssekretär im Reichskanzler-Amt II 313.
Elsner von Gronow, Landtagsabgeordneter II 168, 180.
Elwanger, Dr., Geheimer und Ober-Regierungsrath a. D., früherer Oberbürgermeister von Breslau II 20, 22, 25, 31.
Erbrich, Kommissionsrath in Erdmannsdorf I 213.
Erffa, von I 258.
Errleben, von, Delegirter des deutschen Fischereivereins II 155.
Eulenburg, Graf zu II 3.
preuß. Minister des Innern I 94; II 10, 22, 49, 54, 67, 74, 93, 101, 107, 117, 118, 151, 184, 185, 213.

F.

Fabri, Dr. Friedrich I 258.
Falk, preuß. Geh. Ober-Justizrath I 52.
Faucher, Dr., Landtagsabgeordneter II 61, 62, 63.
Favre, Jules II 154.
Flemming, Graf von, preußischer Gesandter in Karlsruhe II 96.
Flottwell, von, preuß. Finanzminister I 230.
Franckenstein, Freiherr von und zu, Reichstagsabgeordneter I 161, 258, 262, 265, 266, 267.
Frankenberg, Graf von, Reichstagsabgeordneter I 257.
Franz Joseph, Kaiser von Oesterreich II 31, 45, 46.
Friedenthal, Dr., preuß. Minister für Landwirthschaft ꝛc. I 58, 166; II 201, 206, 215, 227, 254, 299, 302.
Friedheim, Fabrikant II 80.
Friedrich der Große, König von Preußen I 30.
Friedrich Wilhelm III., König von Preußen I 242.

G.

Gerolt, von, preuß. Gesandter in Washington II 114.
Gladstone, früherer Premierminister Englands I 110.
Glaser, Professor II 56, 62, 83.
Godeffroy, Firma in Hamburg I 166, 269, 270.
Gustav, Senator in Hamburg II 256.
Götze, von, Regierungspräsident II 143.
Goltz, Graf von der, preuß. außerordentlicher Botschafter in Paris II 18, 19, 25, 67, 97.
Gültlingen, Freiherr von, zu Heilbronn I 207.

Günther, Geheimer Kommissionsrath in Berlin I 177.

H.

Hachein, Oberbürgermeister in Essen I 267.
Hammacher, Dr., Reichstagsabgeordneter II 168.
Hansemann I 230.
Harkort, Landtagsabgeordneter I 8; II 127.
Hasselbach, preuß. Geheimer Finanzrath II 40.
Haushofer, M., Verfasser des Aufsatzes: „Die Volkswirthschaftslehre in der Reichsacht" I 227.
Haymerle, Baron von, österr. Minister II 311, 319.
Heereman von Zuydwyk, Dr. Freiherr von, Reichstagsabgeordneter I 262.
Henk, preuß. Korvetten-Kapitän II 115.
Hertel, Fabrikinspektor II 258.
Heyden-Kartlow, von, Generallandschaftsrath II 113.
Heydt, Freiherr von der, Staatsminister a. D. II 19, 75, 77.
— Finanzminister I 35, 42, 57, 80, 230; II 91, 108, 119, 127, 128, 133, 135, 136.
Hobrecht, preuß. Finanzminister I 106, 107, 143, 144, 166, 167, 184, 230; II 280, 310.
Hock, Ritter von, österr. Ministerialrath II 43.
Hofmann, preuß. Staatsminister und Präsident des Reichskanzler-Amts I 40, 41, 86, 89, 90, 91, 92, 94, 100, 125, 126, 142, 143, 144, 167, 212, 287; II 224, 237, 239, 240, 242, 245, 255, 265, 272, 297, 299, 301, 302, 307, 309, 313, 314, 315.
Hofmann-Chappuis, von, Oberstlieutenant a. D. in Bonn II 56.
Hohenlohe-Schillingsfürst, Fürst von, Kais. Botschafter in Paris I 77.
Homeyer, preuß. Unterstaatssekretär II 267.
Huber, Professor in Wernigerode II 11, 22.
Hülsen, von, Generaldirektor II 68, 82.

J.

Jaacks, Gemeindevorsteher in Pöls I 180.
Jacobi, Geheimer Regierungsrath a. D. und Landtagsabgeordneter I 28, 78.
Jagow, von, Ober-Präsident der Provinz Brandenburg II 55.
Itzenplitz, Graf von, preuß. Handelsminister I 27, 58, 65; II 12, 15, 16, 17, 22, 36, 48, 49, 52, 53, 58, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 71, 72, 74, 76, 77, 78, 82, 83, 90, 91, 92, 93, 95, 109, 112, 126, 127, 131, 140, 142, 146, 148, 151, 152, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 167, 168, 174.

K.

Kameke, von, preuß. Kriegsminister II 307.
Kardorff, von, Reichstagsabgeordneter I 56; II 204.
Karolyi, Graf, österr. Botschafter in Berlin I 66, 67.
Kauffmann, Fabrikbesitzer in Blumenau II 21, 23.
Keller-Holl, preuß. Regierungsrath II 53.
Kelley, Wm. D., Kongreßpräsident von Pennsylvanien II 259, 260, 261.
Kerckhoff, Bürgermeister zu Altendorf I 184.
Keudell, von, preuß. Regierungsrath II 15, 94.
Kleist-Retzow, von, preuß. Wirklicher Geheimer Rath und Mitglied des Herrenhauses I 83.
Klewitz, von, preuß. Finanzminister I 229, 230.
Königsmarck, Graf von, preuß. Minister für Landwirthschaft 2c. I 58; II 187, 188.
Körte, Dr., Kais. Geheimer Rath II 222, 273.
Krausnick, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath II 22.
Krupp, A., Geheimer Kommerzienrath in Essen II 239.
Kühlwetter, von, Civilkommissar in Straßburg II 155.
Kurowski, von, Assessor I 90.

L.

Lang, C. B., franz. Uebersetzer des Werks: „Preußen im Bundestag" I 1.
Lasker, Dr., Reichstags- und Landtagsabgeordneter I 215, 228, 229, 231, 259; II 303.
Lassalle, Ferdinand I 26, 27, 89, 145; II 166.
Launay, Graf von, italienischer Gesandter in Berlin II 29.
Le Coq, von, preuß. Wirklicher Geheimer Rath II 69, 78.
Lembert, Karl, in Augsburg I 213.
Lentze, preuß. Geheimer Oberbaurath II 71.
Liebermann, Benjamin, Kommerzienrath II 168.
Liebknecht, Reichstagsabgeordneter I 50; II 166.
Limburg-Stirum, Graf zu, preuß. Gesandter in Weimar II 311.
Linden, Graf von, württemb. Gesandter in Berlin II 57.
Lingens, Dr., Reichstagsabgeordneter I 206.
Livonius, Gutsbesitzer und Amtsvorsteher in Elgenau I 208.
Löwe, Dr. med., Reichstagsabgeordneter II 168.
— Reichstagsabgeordneter für Bochum I 41.

Lucius, Dr., preuß. Minister für Landwirthschaft ꝛc. I 167.

M.

Marr, Dr., in Hamburg II 116.
Maßen, preuß. Finanzminister I 230.
Mambach, Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts II 191, 200, 204, 221.
— preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten I 55, 109, 110, 142, 143; II 257, 298, 299, 302, 304, 306, 314, 315, 319, 322.
Meier, H., Konsul in Bremen I 212.
Mensdorff-Pouilly, Graf von, österreichischer Minister der auswärtigen Angelegenheiten II 46, 47, 50, 51.
Merkel, Kommerzienrath in Elberfeld I 127.
Michaelis, Kais. Geheimer Rath I 37, 125. Landtagsabgeordneter II 62.
Miquel, Oberbürgermeister, Reichstags- u. Landtagsabgeordneter I 136, 137, 218.
Mittnacht, von, württemb. Minister I 79.
Möbius, Professor II 128.
Möller, von, Oberpräsident in Straßburg II 245.
Möring, Reichstagsabgeordneter I 280, 281; II 321.
Molinari, G. de, Redakteur des Journals des Débats, belgischer Nationalökonom II 282, 283.
Moltke, Graf von, Chef des Generalstabes der Armee I 65, 158; II 101, 154.
Moringen, Wagenfabrikant II 56.
Moser, Louis, aus Southampton II 77.
Mosle, Reichstagsabgeordneter I 212, 216, 217, 281.
Motz, von, preuß. Finanzminister I 230.
Moustier, Marquis de, II 97.
Mühler, von, Kabinetsrath II 118, 119.
Müller, Herausgeber der politischen Geschichte der Gegenwart I 77.
Münster, Graf von, preuß. Gesandter in Cassel II 11.

N.

Napoleon I., Kaiser der Franzosen I 99. III., desgl. I 29; II 19.
Nieberding, Kais. Geheimer Rath I 268.
Nothnagel, Vorsitzender des Industrievereins in Altona I 282.

O.

Oechelhäuser, Reichstagsabgeordneter I 229.
Olearius, Landrath in Reichenbach i. Schl. II 21, 22, 24, 25, 30, 32, 49.
Oppenheim, Freiherr von, Geheimer Kommerzienrath II 119.
Orloff, Fürst Nikolaus, russischer Botschafter in Paris II 282.
Osten, von der, Kreishauptmann in Harburg II 337.

P.

Parisius, Ludolf, I 97, 107.
Petri, Fabrikant in Berlin II 80, 81.
Pfretzschner, von, bayer. Minister des Aeußern I 178.
Philipsborn, von, preuß. Ministerialdirektor I 26; II 27.
— Generalpostdirektor II 140.
Platen, Graf, I 21.
Pouyer-Quertier, franz. Finanzminister I 65.
Prince-Smith, Abgeordneter II 62.

R.

Rabe, preuß. Finanzminister I 230.
Rechberg, Graf von, österr. Minister der auswärtigen Angelegenheiten II 26, 27, 28, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 50.
Reichardt, Kais. Wirklicher Legationsrath II 188.
Reichenheim, R., Kommerzienrath in Blumenau I 29; II 21, 23.
Richter, Eugen, Reichstags- und Landtagsabgeordneter I 25, 36, 40, 68, 74, 77, 80, 112, 113, 119, 159, 179, 285; II 253, 256.
Richthofen, Freiherr von, preuß. Gesandter in Hamburg II 3.
Rickert, Reichstagsabgeordneter I 93, 250, 280; II 331.
Roon, Graf von, preuß. Kriegsminister und Präsident des Staatsministeriums I 58, 124; II 65, 66, 168, 169, 171, 173, 177, 186, 187.
Rosenberg, Freiherr von, Landrath in Waldenburg i. Schl. II 20, 22, 23.
Rother, I 230.
Rothschild, von, in Frankfurt a. M. I 205.

S.

Say, Léon, franz. Finanzminister II 282.
Schalscha, von, Reichstagsabgeordneter I 250.
Schauß, von, Reichstagsabgeordneter I 281.
Scheele, Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts II 190, 194.
Scheel-Plessen, Frhr. von, Oberpräsident II 118.
Schele, I 37.
— von, I 21.
Schiffmann, Ober-Post-Direktor in Breslau I 216.
Schiller, Rheder in Memel I 269.
Schimmelpfennig, Vorsitzender des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins in Königshütte I 210.
Schlör, von, bayer. Staatsrath und Reichstagsabgeordneter I 86.
Schlözer, von, Kais. Gesandter in Washington II 275.

Schlutow, Reichstagsabgeordneter I 252, 253, 254, 257.
Schmerling, von, österr. Minister des Innern II 32, 43, 45, 47.
Schmidt, F. und C. Bolle, Besitzer der Norddeutschen Eiswerke in Berlin II 130.
Schmoller, Professor in Halle I 69; II 165.
Scholz, Kais. Unterstaatssekretär I 269, 280; II 311, 312, 321, 323, 338.
Schultheß, Herausgeber des europäischen Geschichtskalenders I 180, 184, 216, 268.
Schulz, C. H. S., Kaufmann II 130.
Schulze-Delitzsch, Landtagsabgeordneter I 28; II 60, 61, 62, 63, 81, 82.
Schuster & Co., Gewerbebank II 90, 91.
Schweinitz, von, General, Kais. Botschafter in Wien I 66.
Schweitzer, I 50.
Schwerdt, Präsident des deutschen Handwerkerbundes in Hamburg II 56.
Selchow, von, preuß. Minister für Landwirthschaft ꝛc. I 58; II 49, 118, 127, 128, 138, 142.
Semper, Mitglied des Industrievereins in Altona I 282.
Senfft-Pilsach, Frhr. von, Oberpräsident a. D. II 118, 119.
Simson, Dr., Präsident des Reichstags II 124.
Sombart, Reichstagsabgeordneter u. Rittergutsbesitzer II 168.
Sommer, Färbermeister II 129.
Stolberg-Wernigerode, Eberhard Graf zu II 83.
— Otto Graf zu, Oberpräsident von Hannover II 152.
— — Kais. Botschafter in Wien II 257.
— — Vice-Präsident des preuß. Staatsministeriums I 135; II 336.
— Udo Graf zu, Mitglied des Herrenhauses I 126; II 200, 201, 222.
Stoffel, von, Oberst, franz. Militärbevollmächtigter II 139.
Stosch, von, preuß. Marineminister I 123.
St. Paul, Korvetten-Kapitän II 128.
Stumm, Kommerzienrath, Reichstagsabgeordneter II 168.
Sußmann-Hellborn, Bildhauer II 242.
Swaine, Richard Freiherr von, in Neuhaus I 259.
Szechenyi, Graf von, österr. Botschafter in Berlin II 319.

T.

Thiers, Präsident der französischen Republik II 156, 157.
Thile, von, preuß. Unterstaatssekretär II 28, 30.
Thümen, von, Oberstlieutenant z. D. II 67.
Thüngen, Freiherr von, in Roßbach I 154, 213, 231.
Thun, Graf, österr. Präsidialgesandter in Frankfurt a. M. I 20.
Tiedemann, Kais. Geheimer Rath I 90, 152, 178, 180, 282, 284; II 267, 273, 274, 297, 298, 306.
Tolle, Bauinspektor II 128.
Treffz, J. G. u. Sohn in Leipzig II 93.
Treitschke, von, Reichstagsabgeordneter I 242.

U.

Uebel, preuß. Geschäftsträger in Dresden II 30.

V.

Varnbüler, Freiherr von, württemb. Minister a. D. und Reichstagsabgeordneter I 56, 98, 147, 148, 178, 180, 184, 264, 265; II 297, 340.
Villers, Graf von, Abgeordneter I 18.
Vinke, Freiherr von, Abgeordneter I 17.
Virchow, Professor Dr., Reichtags- und Landtagsabgeordneter I 139, 287; II 326, 332.
Voigt, Rittergutsbesitzer zu Türkshof I 183.

W.

Wagener, Herm., preuß. Geheimer Rath I 31, 54, 69, 99; II 168, 169.
— Justizrath und Landtagsabgeordneter I 27; II 61, 64.
Wagner, Professor Dr. II 168.
Wedell-Malchow, von, Reichstagsabgeordneter I 69, 70.
Wehrenpfennig, Dr., Reichstagsabgeordneter II 250.
Wehrmann, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath I 65; II 134, 140, 150, 167.
Weishaupt, preuß. Ministerialdirektor II 150, 151.
Wentzel, von, preuß. Gesandter in Hamburg I 232; II 311.
Werther, Freiherr von, preuß. Gesandter in Wien II 33, 38, 40, 49, 50.
Werthern, von, preuß. Gesandter in München II 274.
Wilhelm I., Deutscher Kaiser I 56, 143; II 224.
Windhorst, Dr., Staatsminister a. D. und Reichstagsabgeordneter I 117, 125, 151, 211, 232.
Witte, Dr., Reichstagsabgeordneter I 204.
Wolffson, Reichstagsabgeordneter I 280, 281, 287; II 321.
Wollny, preuß. Geheimer Ober-Finanzrath II 116.
Wülffing, Abgeordneter I 3.
Wurmb, von, Polizeipräsident II 130.

Z.

Zander, Ernst, Schriftsteller II 12.
Zitelmann, Geheimer Regierungsrath II 56.

Sachverzeichniß.

(Die vorgedruckte I weist auf das Werk „Fürst Bismarck als Volkswirth", II auf die vorstehend abgedruckten „Aktenstücke ꝛc." hin.

A.

Abgebrannte in Havelberg, s. Havelberg.
Acquits-à-caution. s. Ausgleichungsabgabe.
Agrarverhältnisse in Rußland und Ungarn I 260.
Aktienbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Aktienbesitz, s. Einkommensteuer.
Aktiengesellschaften, s. Einkommensteuer, Zoll- und Steuerfragen.
Alpen-Eisenbahn, s. Gotthardbahn.
Altersversorgungsanstalten, erste Anregung I 26—28; Rundschreiben, betr. gesetzliche Regelung der Altersversorgungs- und Invalidenkassen I 268; Errichtung solcher für die arbeitenden Klassen II 10—12; Thätigkeit des Centralvereins für das Wohl der arbeitenden Klassen in dieser Hinsicht II 11; Errichtung einer solchen Anstalt durch Vermittelung der Cölnischen Lebensversicherungsgesellschaft Concordia II 11; die Thätigkeit der Kommunal-Landtage und Kreisstände für diesen Zweck vornehmlich geeignet II 11, 12; s. auch Post- und Telegraphenverwaltung.
Altona, s. Zollgebiet.
Amerika, Schutzzoll gegenüber dem amerikanischen Import I 203; Prosperiren unter seinem Zollsystem I 260; s. auch Dampferverbindung, Holz, Zoll- und Steuerreform.
Amerikanische Tabacksteuer, s. Zoll- und Steuerreform.
Amortisation, s. Staatsschulden.
Anzeigepflicht der in Fabriken und ähnlichen Betrieben vorkommenden Unfälle I 285.
Arbeiter. Eröffnung von Arbeitsstellen für die brodlosen Arbeiter Berlins durch den Magistrat II 93; s. auch Arbeiterfrage.
Arbeiterfrage, erste Beschäftigung Bismarcks mit derselben I 26; Maßregeln zur Besserung des Looses der Arbeiter I 30; Unterstützung aus Staatsmitteln I 31; Lage der ländlichen Arbeiter I 69; Verhältnisse der Arbeiter in Lauenburg, Pommern und Holstein I 78; Besserung des Looses der Arbeiter durch Gewährung von Staatsmitteln an Produktiv-Genossenschaften I 109, 110, 144 bis 147; Nothwendigkeit einer Prüfung der Arbeiterfrage II 12; Interesse des Kanzlers an der Arbeiterfrage II 56; Bildung und Zusammensetzung einer Kommission zur Berathung derselben II 61, 62; Anfertigung einer Denkschrift über die Arbeiterfrage für den inneren Gebrauch des Staatsministeriums durch den Dr. Dühring II 83, 84; Maßregeln zur Begegnung der sozialistischen Arbeiterbewegung II 160, 164 bis 167; Berücksichtigung der gerechten Wünsche der arbeitenden Klasse II 161; Einschreiten gegen die staatsgefährlichen Agitationen derselben II 161; kommissarische Berathungen der sozialen Frage II 161; Winke hinsichtlich der Zusammensetzung der Kommission, Unthunlichkeit, sich der gemeinschaftlichen Erörterung der Frage mit Oesterreich zu entziehen II 167; kommissarische Berathungen der ländlichen Arbeiterfrage, Wahl von Fachkundigen hierzu II 187, 188; Ausarbeitung des Gesetzentwurfs über die Rechtsverhältnisse der land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter, Bestimmungen über den Arbeitsvertrag, Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf die Land- und Forstwirthe II 201, 202; Gesetzentwurf über die Verhältnisse der landwirthschaftlichen Arbeiter II 227; Form des ländlichen Arbeitsvertrags II 228; Kanteln gegen einen frivolen Bruch des Arbeitsvertrags II 228; Einführung von Kontraktsbüchern und Kontrakts-

protokollen, Vortheile derselben II 228, 229; die Aufsicht über den Arbeiterschutz muß in die Hände der Versicherungsverbände gelegt werden II 266; s. auch Altersversorgungsanstalten, Arbeiter, Auswanderung, Börse, Fabrikinspektoren, Handwerker, Pensionskassen, Schlesische Weber, Strikes.
Arbeiter-Invalidenhaus, Befürwortung der Gründung eines solchen II 55, 67—68.
Arbeiter-Invalidenversorgung, s. Fabrikinspektoren.
Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften, s. Arbeiterfrage, Schlesische Weber.
Arbeitertag, allgemeiner deutscher; Vortrag über den Fürsten Bismarck I 69.
Arbeiter-Unfallversorgung, s. Arbeiterfrage, Fabrikinspektoren.
Arbeitshäuser, s. Unterstützungswohnsitz.
Arbeitslöhne, Einwirkung des Staats auf dieselben II 64.
Arbeitstheilung, s. Innungswesen.
Arbeitsvertrag, s. Arbeiterfrage.
Armengesetzgebung, eine schwere Last für die landwirthschaftlichen Gemeinden I 248, 249.
Armensachen, s. Unterstützungswohnsitz.
Assekuranzen, s. Versicherungswesen.
Association der schlesischen Weber, s. Schlesische Weber.
Associations-Buchdruckerei, s. Berliner Associations-Buchdruckerei.
Astrachan, s. Pest.
Ausfuhrvergütung, s. Zoll- und Steuerreform.
Ausgleichungsabgabe für französisches Eisen im Falle der Beibehaltung des Systems der acquits-à-caution I 78; Vorlage eines Gesetzentwurfs wegen Erhebung von Ausgleichungsabgaben I 115, 116, 125, 126; Beseitigung der acquits-à-caution II 238, 239; Einführung von Ausgleichungsabgaben bei der Einfuhr ausländischer Waaren II 240, 241; Erinnerungen zu dem Gesetzentwurf, betr. die Erhebung von Ausgleichungsabgaben II 245, 246; Annahme des Gesetzes als Abschlagszahlung II 247.
Ausnahmetarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Austernfischerei, schleswig-holsteinische, Hebung derselben II 118.
Austernzucht, Förderung derselben II 127.
Auswanderung I 165; Gründe derselben I 206; erhöhte Auswanderung aus rein landwirthschaftlichen Gegenden I 206; die bessere Lage des Fabrikarbeiters im Vergleich zu der des landwirthschaftlichen Arbeiters I 206, 207; Aufhebung der Erbpacht I 207; Untersuchungen über die Beförderung der Auswanderer II 114—116; Beschaffung statistischen Materials II 115; Broschüre über die Auswanderungsfrage II 117; Anlage von Fabriken in industriearmen Gegenden, ein Mittel gegen die Tendenz zum Auswandern II 144, 145; schädliche Folgen der oft stattfindenden Begünstigung der Auswanderung, namentlich für die Landwirthschaft II 186; Uebervortheilung deutscher Auswanderer bei Umwechselung in chilenischem Gelde II 189, 190; Stellung der Reichsregierung zur Auswanderungsfrage II 190; s. auch Flößerei.

B.

Bahnpolizei-Reglements, s. Eisenbahnwesen.
Bankdiskonto, keine Beeinflussung desselben I 70.
Banken, schwindlerische, Einschränkung derselben I 21.
Bank, Preußische, s. Preußische Bank.
Bauten, öffentliche, Einschränkung derselben mit Rücksicht auf das Mißverhältniß zwischen Nachfrage nach Arbeit und den Arbeitskräften II 186, 187.
Bauteninisterium, Errichtung eines solchen I 137.
Bayern, s. Zollreform, Zollverein.
Beamten-Organisation, Grund für die Unzulänglichkeit II 105; Mängel gegenüber dem veränderten Wirthschaftsleben II 110.
Belgard. Einverständniß der Konzessionsertheilung einer Eisenbahn zwischen Belgard und Dirschau II 16.
Berggewerkschaften, Besteuerung, s. Zoll- u. Steuerfragen.
Berlin, s. Arbeiter, Eisengießerei, Seefische.
Berlin-Aschberger-Eisenbahn, Zurückstellung des Projekts II 187.
Berliner Associations-Buchdruckerei, Förderung durch positive Mittel II 76.
Berliner Börse, s. Börse.
Berliner Friedensvertrag I 144.
Berliner Haus- und Miethssteuer, s. Haus- und Miethssteuer.
Berliner Stuhlarbeiter, s. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Berliner Vorschußbank für Handwerker und kleine Gewerbetreibende, Prüfung des Projekts II 82, 83.
Berlin-Hamburger Eisenbahn, s. Hamburg.
Berlin-Lehrter Eisenbahn, Antrag auf Beschleunigung der Entscheidung über die Konzessionsertheilung II 72; Bevorzugung der Begründung neuer selbständiger Eisenbahnen II 73; wirthschaftliche Vortheile aus der Konkurrenz II 73.
Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.

Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen, Pommersche Eisenbahnen.
Betriebskapital, s. Innungswesen.
Biersteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
süddeutsche, Erhebungen über Einführung in Norddeutschland I 142.
Börse, Mangel zulänglicher Informationen über den Börsenverkehr II 104—106; Grund für die Unzulänglichkeit der Beamten-Organisation II 105; Schaffung von Organen zur Information der Regierung über den Börsenverkehr sowie über die Lage der arbeitenden Klassen II 110, 111; Auswüchse des Börsenverkehrs, Nothwendigkeit einer Kontrole desselben durch Schaffung eines sachverständigen Kontrolamts II 111; Vortheile einer staatlichen Beaufsichtigung der Börse II 111; Hinweis auf die Untersuchungskommission in England II 112.
Berliner, Getreidespekulationen an derselben II 68.
Börsensteuer, Rechtfertigung derselben II 128; Einbringung eines Börsensteuergesetzes möglichst gleichzeitig mit dem Branntweinsteuergesetz II 128, 129; s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Bordeauxwein, s. Rothwein.
Branntweinausschank, Empfehlung einer Konzessionsabgabe auf denselben I 142.
Branntweinsteuer, Einreichung eines entsprechenden Gesetzes möglichst gleichzeitig mit dem Börsensteuergesetz II 129; Abkürzung der Kreditfristen für die Branntweinsteuer II 134, 135; höhere Besteuerung der Branntweinverkaufsstellen II 278, 279; ungesunde Vermehrung derselben in Preußen II 278; Abhülfe auf dem Wege der preußischen oder der Reichsgesetzgebung II 279; Erhebungen über die Zahl der Branntweinstellen außerhalb Preußens II 279; s. auch Börsensteuer, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Branntweinverkaufsstellen, s. Branntweinsteuer.
Braunmalzsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Brausteuer, s. Zoll- und Steuerreform.
Bremen, s. Zollgebiet.
Breslau, s. Transitlager.
Breslau-Naudtener Eisenbahn, Projekt hierzu II 153.
Briefverkehr, Wiederherstellung desselben für die Bewohner von Paris II 154, 155.
Brotsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Bublitz-Stolper Eisenbahn, Projekt zu einer solchen II 14.
Budgetperioden, zweijährige I 272.
Bundesfinanzen, s. Zoll- und Steuerfragen.
Bundes-Pfandbank, Projekt einer solchen II 113, 114.
Bundessteuern, s. Zoll- und Steuerfragen.
Bundesverhältniß, Vortheile für Preußen überschätzt, s. Preußen.
Bundesverträge, Befreiung davon ein Vortheil für Preußen II 6.

C.

Cabotage, s. Küstenfrachtfahrt.
Cassel, s. Witzenhausen-Groß-Almerode-Casseler Eisenbahn.
Chilenisches Geld, s. Auswanderung.
China, Förderung der Handelsbeziehungen zu Deutschland II 148.
Coburger Ministerkonferenz, s. Zoll- und Steuerreform.
Cöln-Mindener Eisenbahn, Vermeidung eines Wagenwechsels auf der Kreienser Route zwischen Berlin und Cöln II 131, 132; Eingreifen des Bundeskanzlers auf Grund des Art. 44 der Verfassung II 133; s. auch Eisenbahnwesen.
Cöslin, Befürwortung der Eisenbahnlinie Cöslin-Stolp II 16.
Crédit mobilier II 130.

D.

Dänemark, s. Nord-Ostsee-Kanal.
Dampfersubventionsfrage, s. Kolonialpolitik.
Dampferverbindung, direkte, zwischen Stettin und den Vereinigten Staaten II 130.
Dampfschiffahrt auf dem Niemen I 269.
Darlehne, Befürwortung des Gesuchs der Gewerbebank Schuster u. Co. um Gewährung eines solchen aus der Staatskasse II 90, 91; s. auch Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Darlehnskassen, Gründung solcher II 86, 152, 153; s. auch Nothstand in der Provinz Preußen.
Demokratische Partei, dieselbe macht sich den Nothstand in der Provinz Preußen nutzbar II 102.
Deutsch-Amerikanische Handelsgesellschaft, Projekt der Errichtung II 129.
Deutsche Staaten, Zusammenhalten im Interesse der kleineren geboten II 14.
Differenzgeschäfte, s. Lieferungs- und Differenzgeschäfte.
Differenzialtarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Dirschau, s. Belgard.
Domänen, Parzellirung derselben, Schaffung deutscher bäuerlicher Stellen in den polnischen Theilen Preußens II 200.
Domänen- und Forstverwaltung, s. Finanzministerium.
Doppelkronen, s. Münzwesen.
Donauschiffahrt, Interesse Deutschlands daran I 144.
Durchgangsabgabe, Beseitigung derjenigen

welche von dem Verkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn für Lauenburg zur Erhebung kommt II 68.
Durchgangsverkehr, s. Eisenbahntarifwesen.

E.

Egypten, Maßnahmen gegen Mißbräuche im Justizwesen daselbst II 93, 94.
Eichen, s. Holz.
Einfuhrprämien, s. Eisenbahntarifwesen.
Einfuhrzölle, s. Zoll- u. Steuerreform.
Einheitssätze im Vereinsverkehr, s. Eisenbahntarifwesen.
Einkommensteuer, auf Aktienbesitz ruhende, Einziehung nach englischem Muster direkt von den Aktien-Gesellschaften II 169; s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Einpfennigtarif, s. Eisenbahntarifwesen.
Eisen, französisches, s. Ausgleichungsabgabe.
Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums, s. Eisenbahnwesen.
Eisenbahnanleihe, s. Eisenbahnwesen.
Eisenbahnbau, s. Eisenbahnwesen.
Eisenbahnfahrbillets, Besteuerung derselben II 129.
Eisenbahnfahrpläne, Mittheilung derselben durch die Bundesregierungen II 126.
Eisenbahnministerium, Errichtung eines solchen I 134, 135, 142.
Eisenbahnnetz, militärisches, Ausbau in Norddeutschland II 101; Hinweisung auf die Bedeutung des Ausbaus dem Handelsminister gegenüber II 101.
Eisenbahnreform, s. Eisenbahnwesen.
Eisenbahntarifwesen. Bildung einer Enquete-Kommission für die Eisenbahntarifreform I 70, 71; ergebnißlose Konferenzen mit dem bayer. Staatsrath und Abgeordneten von Schlör über die Eisenbahntarife I 86; nachtheilige Wirkungen der Differenzialtarife I 133, 134; Differenzialtarife zu Gunsten ausländischer Hölzer I 136; Beschwerden der Forstbehörden über den Eisenbahnbetrieb, Schädigung der deutschen Waldwirthschaft durch die Differenzialtarife I 140—142; Antrag auf Revision der Eisenbahntarife I 176; reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens I 178, 179; gesetzliche Feststellung von Einheitssätzen für den Gütertarif auf deutschen Eisenbahnen I 185, 186; bisherige Bestrebungen auf diesem Gebiete I 186; die Festsetzung der Tarife ist der Staatsgewalt zuzuweisen I 186, 187; die wirthschaftlichen Wirkungen der Tarife I 187, 188; Anforderungen, welche an das Tarifsystem zu stellen sind I 188; bisherige Mißstände I 188, 189; die Zahl der Ausnahmetarife, Auswüchse des Differenzial-Tarifsystems I 189, 190; Aenderungen der Produktions- und Absatzverhältnisse der Industrie durch die Differenzialtarife I 190, 191; die Konkurrenzverhältnisse zwischen den Eisenbahnen I 192—196; die Ablenkung des Durchgangsverkehrs von den natürlichen Verkehrswegen I 196; reichsgesetzliche Feststellung der Tarifsätze nach gleichmäßigen Grundsätzen I 196, 197; Fingerzeige für die zunächst nothwendige Reform I 197, 198; Organisation des Verbandswesens, eine Zentralstelle für das Abrechnungsverfahren I 198; Aufstellung von Einheitssätzen für den gesammten Vereinsverkehr I 198, 199; die Festsetzung der Tarifmaßregeln und die Beaufsichtigung des Tarifwesens steht dem Reiche zu I 200; Priorität dieser Regelung vor dem Erlasse eines allgemeinen Reichseisenbahngesetzes I 201; Postulate bezüglich der Eisenbahntarife I 202; Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens I 208, 209; Früchte der bisherigen Tarifpolitik der Eisenbahnen I 209, 210; Bismarck führt den Vorsitz im Bundesrath bei der Berathung, über die Regelung des Gütertarifwesens I 210, 211; Bestreben auf Beseitigung der Eisenbahntarife, durch welche Einfuhrprämien gegeben werden I 215; die Frage der Eisenbahntarife I 231; Mittel zur Herstellung gleichmäßiger und herabgesetzter Gütertarife II 124, 125; Erstrebung des Einpfennigtarifs II 125; Mittheilung der bestehenden Tarife für den Personen- und Gütertransport durch die Bundesregierungen II 126; Erstrebung gleichmäßiger billiger Tarife II 142; Erhöhung der Tarife nicht opportun II 190; Bedenken gegen eine Tariferhöhung II 197, 198; Bedeutung der Bestimmungen im Art. 45 der Reichsverfassung II 198; erneute Prüfung der Frachtzuschlagsfrage hinsichtlich der von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel II 199; die Vertheuerung der Tarife, Chaos der letzteren II 206; Tarifänderungen zum Nachtheil der Landwirthschaft II 273; die Differenzialtarife II 273, 274; Schädigung der deutschen Produktion durch Differenzialtarife II 298; Mißbräuche in Bezug auf die Eisenbahntarife, die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens II 299; Rechtlosigkeit der Bevölkerung gegenüber den Eisenbahntarifen II 300; Vergleich mit den Posttarifen II 300; Ausbeutung der Eisenbahntarife durch lokale Behör-

den ohne gesetzliche Kontrole II 300; Vergleichung dieses Zustandes mit den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben II 300, 301; gesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens erforderlich II 302, 303; Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens II 305; Versuch einer vorbereitenden Verständigung über die geschäftliche Behandlung des Antrags und die Grundlagen des künftigen Gütertarifgesetzes II 305, 306; Konferenz zur Vorberathung eines Eisenbahntarifgesetzes II 306; Einfluß von Eisenbahntarifverträgen II 338; s. auch Oesterreich.

Eisenbahnwesen. Staatsunterstützung für lokalen Eisenbahnbau I 11, 12; Gestaltung desselben in Deutschland I 21; Anregung einer Eisenbahnreform mit dem Ziel der Erwerbung aller Eisenbahnen für das Reich I 54, 55, 76, 77; die Reichsverfassung und die Eisenbahnen I 79; ein Reichseisenbahngesetz I 79, 80; die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preußen I 80; das Privateisenbahnsystem event. Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen im Falle der Ablehnung des Reichseisenbahnprojekts I 80, 81; die wirthschaftliche Existenzfähigkeit kleiner Bahnkomplexe I 81; Tempo der Verwirklichung des Reichseisenbahnprojekts und Nutzung der Zeit vor dessen Verwirklichung zur Verstärkung des Staatseisenbahnbesitzes in Preußen I 82; keine Benachtheiligung der neuen Landestheile durch das Reichseisenbahnprojekt I 83; Vorzüge desselben im Vergleich zu einer preußischen Eisenbahnverstaatlichung I 83; Rückschritt der Rentabilität der Bahnen I 83; die Vortheile der Privatdirektionen I 84; Möglichkeit der Bewirthschaftung eines so großen Eisenbahnkomplexes I 84; Eisenbahnverhältnisse in England I 84, 85; Beschwerden über Eisenbahnmißbräuche I 85; Organisation einer speziellen Vorbereitung für den Eisenbahndienst I 85, 86; Gesetz, betr. die Uebertragung des Eigenthums und der sonstigen Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich I 86; Konferenzen mit dem bayer. Staatsrath und Abgeordneten von Schlör über die Eisenbahnfrage im Allgemeinen und die Eisenbahntarife im Besonderen I 86; Förderung der Eisenbahnfrage durch Bismarck I 107—109; Verhandlungen mit dem Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amts über die Reichseisenbahn- und die Verstaatlichungsfrage I 110; der Verkauf der Staatsbahnen in Oesterreich I 119; das Reichseisenbahnprojekt I 135; ungünstige Rückwirkung der Eisenbahnpolitik auf andere, namentlich wirthschaftliche Verhältnisse I 135, 136; die Stellung des Handelsministers zum Eisenbahnminister I 137; Eisenbahnverstaatlichung in Preußen I 162; Antrag Preußens auf Einsetzung einer Kommission zur Aufstellung des Entwurfs eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen I 232; Erwartung eines solchen I 133; Verwirklichung des Staatseisenbahnsystems I 269; Einwirkung auf die Bundesregierungen bei Ertheilung neuer Konzessionen II 124; Hinweis auf eine zweckmäßige Konzessionsbedingung in Preußen II 125; Wunsch einer Benachrichtigung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte II 125; Beschränkung der Freibillets auf den Staatsbahnen II 126; wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen II 140, 141; Nachtheile aus der Zersplitterung der deutschen Bahnen II 141, 142; Erstrebung einheitlicher Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, sowie direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr II 142; wirksamere Gestaltung der Bundesgewalt in Eisenbahnsachen II 146, 147, 150, 151; Erwerbung von Sympathien des Bundes durch Fortschritte im Eisenbahnwesen II 148; fiskalischer Gesichtspunkt beim Ausbau des Eisenbahnnetzes II 152—154; Rechtsverhältniß der Eisenbahngesellschaften gegenüber dem Güter absendenden Publikum, Klagerecht des Publikums den Bahnen gegenüber II 157, 158; Bedenken gegen die Gewährung einer Staatsgarantie für Eisenbahnen II 159; Nachtheile der Zentralisation verschiedener privater Bahnkomplexe zu Einer Verwaltung II 170; Nachtheile derartiger Fusionen II 171; Votum zum Antrage des Abgeordneten von Brandt, betreffend die Ergänzung der Eisenbahnanleihe durch Einstellung einer Position für die Masurische Eisenbahn; die staatliche Erwerbung der von Berlin ausgehenden Hauptlinien und die Durchbrechung des Monopols der großen Privatbahnen das Ziel der Eisenbahnpolitik II 172, 173; Grundsätze für die künftige Leitung des Eisenbahnwesens, Beurtheilung der bisherigen Verwaltung II 173, 174; Würdigung der verschiedenen Aufgaben der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums II 175; schwierige Handhabung der Aufsicht über die Privateisenbahnen II 175; Verwirklichung der Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen II

175, 176; nachdrücklichere Handhabung des Staatsaufsichtsrechts II 176; Grundsätze über Konzessionswesen und Staatseisenbahnbau II 177, 178; staatliche Konkurrenz den Privatbahnen gegenüber II 178, 179; größere Verkehrslinien sollte der Staat ausführen II 179; Lösung von Beziehungen zwischen Aktienbahnen und staatlich garantirten Zweigbahnen II 180; Behandlung von Konzessionsanträgen II 181; Vorlegung einer statistischen Uebersicht über die Beschwerden in Eisenbahnsachen seitens des Reichs-Eisenbahn-Amts II 193; Fusionirung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft II 193, 194; Nachtheile einer solchen Maßregel II 194; Ankauf beider Linien durch den Staat II 194, 195; Erwerbung der schleswigholsteinischen, lübischen und mecklenburgischen Eisenbahnen II 204; Zersplitterung des Eisenbahnnetzes in Deutschland, insbesondere in Preußen II 205; staatliche Konkurrenz kein genügendes Gegengewicht II 205, 206; die Fusionen von Privatbahnen II 206; Vertheuerung der Betriebskosten II 206; dominirende Privateisenbahn-Industrie mit dem Gemeinwohl unverträglich II 206, 207; Berücksichtigung dieses Erfahrungssatzes in der Gesetzgebung des In- und Auslandes II 207; Gründe für die Erwerbung der hauptsächlichsten Privatbahnen durch den Staat II 208; die Reichsverfassung und das Eisenbahnwesen II 208, 209; Erwerbung preußischer Privatbahnen besser durch das Reich als durch Preußen II 209, 210; Modalitäten hierfür II 210, 211; Verwaltung der künftigen Reichsbahnen II 211; das Konzessionsrecht der Einzelstaaten durch das Reichseisenbahnprojekt nicht berührt II 216, 217; Normen der Berechnung der an Preußen für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung II 217; Höhe der vom Reiche zu verlangenden Entschädigung II 218; Vermeidung einer Bereicherung Preußens auf Kosten des Reichs II 218—220; Inaussichtnahme der Arrondirung und Vervollständigung des preußischen Eisenbahnbesitzes im Falle einer Nichtrealisirung des Reichseisenbahnprojekts II 220, 221; Emanirung eines entsprechenden Reichseisenbahngesetzes II 221, 222; Verbindung der Reichseisenbahnvorlage mit einem Reichseisenbahngesetze II 230, 231; Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes wegen Uebertragung der preußischen Bahnen auf das Reich und hierbei zu beobachtende politische Gesichtspunkte II 231; Inangriffnahme einer umfassenden Ausdehnung und Konsolidirung des preußischen Staatseisenbahnbesitzes durch Ankauf wichtiger Privatbahnen II 231, 232; Ausführung des Reichseisenbahnprojekts II 252, 253; Mittheilung über den Stand der Sache und die Intentionen der preußischen Regierung II 253; Förderung des Transports westfälischer Kohlen nach Hamburg und die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes II 256; Ankauf der Venloer Bahn II 256; Uebertragung des Eigenthums und sonstiger Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Reich II 281; Bemerkungen in Betreff der Wirkung vertragsmäßiger Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr mit Oesterreich II 294; Abwägung der Interessen des deutschen Absatzes und der deutschen Bahnen II 295; Reform der deutschen autonomen Eisenbahngesetzgebung II 295; Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung II 303, 304; die Frage der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens geht allen anderen voran II 311; Vorlage eines Gesetzentwurfs wegen Verstaatlichung der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbekener und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft II 314, 315; desgleichen des Rheinischen Eisenbahnunternehmens, der Berlin-Potsdamer Eisenbahn und der im Großherzogthum Hessen belegenen Strecke der Main-Weserbahn II 322, 323; s. auch Belgard, Berlin-Aschberger Eisenbahn, Berlin-Hamburger Eisenbahn, Berlin-Lehrter Eisenbahn, Breslau-Raudtener Eisenbahn, Bublitz-Stolper Eisenbahn, Cöln-Mindener Eisenbahn, Cöslin, Eisenbahnfahrbillets, Eisenbahnfahrpläne, Eisenbahnministerium, Eisenbahnnetz, militärisches, Eisenbahntarifwesen, Elsaß-Lothringen, Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn, Fulda-Meininger Eisenbahn, Gotthardbahn, Hagenow-Oldesloer Eisenbahn, Helmarshausen-Uslar-Einbeck-Kreienser Eisenbahn, Mecklenburg-Schwerin, Pommersche Eisenbahnen, Posen, Post- und Telegraphenverwaltung, Privatbahn Berlin-Frankfurt a. M., Rheinische Eisenbahngesellschaft, Witzenhausen-Groß-Almerode-Casseler Eisenbahn.

Eisengießerei, Königliche, in Berlin, Gründe gegen den Verkauf derselben und für die thunlichste Beibehaltung der sonstigen fiskalischen Grundstücke in Berlin II 171, 172.

Eisenindustrie, deutsche; Untersuchung über die Lage derselben I 128.
Eisenzölle, Aufhebung derselben nicht von Bismarck veranlaßt I 40; Eintreten für Beibehaltung I 110, 111; Empfang einer Arbeiterdeputation, welche um Erhaltung dieser Zölle petitionirt I 115; Ablehnung des Antrags Dr. Windhorst um Verschiebung der Aufhebung der Eisenzölle I 117; s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Elbe, Ueberschwemmung derselben oberhalb Magdeburg II 215, 216.
untere, s. Zollgebiet.
Elbschiffahrtsakte, revidirte, Vorlage derselben nebst Schlußprotokoll I 275; s. auch Zollgebiet.
Elsaß-Lothringen. Erwerb der Eisenbahnen daselbst für das Reich I 63, 64; Ueberführung in das neue Zollverhältniß mit Deutschland I 65; Erwerb der in Elsaß-Lothringen belegen. Ostbahnstrecke II 157.
England, s. Eisenbahnwesen, Statistik, Steuerverhältnisse.
Enqueten, s. Eisenbahntarifwesen, Hypothekenbankwesen, Schlesische Weber.
Erbpacht, Aufhebung, s. Auswanderung.
Erbschaftssteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Essen, s. Zoll- und Steuerreform.
Essig, Uebergangsabgabe davon I 107.
Etats, s. Budgetperioden.

F.

Fabrikanlagen, s. Fabrikinspektoren.
Fabrikanten, s. Lehrlinge.
Fabrikbetrieb, s. Auswanderung, Fabrikinspektoren, Flößerei, Zoll- und Steuerfragen.
Fabriken, s. Anzeigepflicht.
Fabrikgesetz, s. Fabrikinspektoren.
Fabrikinspektoren. Fehlerhafte Organisation des Instituts dieser Beamten II 258; Zweifel an der gesetzlichen Berechtigung II 259; die distretionäre Gewalt des Fabrikinspektors II 259; die Wirkungen der bestehenden Verhältnisse in Bezug auf die Industrie und die Unzufriedenheit der Regierten mit der Regierung II 260; Widerspruch gegen den Entwurf eines Fabrikgesetzes II 260—262; Würdigung der Kämpfe der Arbeiter und Arbeitgeber II 262; Erschwerungen im Fabrikbetriebe und in der Fabrikanlage II 262; Kritik der Bestimmungen zum Schutze jugendlicher Arbeiter II 263; Trennung der Geschlechter bei der Arbeit II 263; Uebertreibungen in der Bevormundung zur Verhütung menschlicher Gefahren II 264; die Lösung der sozialen Frage liegt in der Arbeiter-Unfall- und Invalidenversorgung II 265; Normen für die Regelung des Dienstes der Fabrikinspektoren II 295, 296.
Finanzgesetze, s. Zoll- und Steuerreform.
Finanzministerium, preußisches, Theilung desselben, nähere Verbindung der Reichs- mit der preußischen Finanzverwaltung I 122; Abtrennung der Verwaltung der Domänen, Forsten ꝛc. vom Finanzministerium I 110, 122, 135, 137, 138, 142; Entlastung des Finanzministers I 135.
Finanzsystem des Norddeutschen Bundes, Besprechung der Grundlagen mit dem Geheimrath Bucher II 94.
Finanzverwaltung, preußische, s. Finanzministerium.
Finanzzölle, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Finanzzollsystem, s. Zolltarifreform.
Fischerei, s. Seefischerei.
Fischzuchtanstalt zu Hüningen, Einrichtung derselben als Reichsanstalt II 155.
Fleischsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn, Festhalten an der Berührung Lübecks bei dem projektirten Bau II 95.
Flößerei auf der Wipper, wünschenswerthe Abänderung des Reglements für dieselbe II 143; Benachtheiligung der Industrie durch einseitige Beförderung der Flößereiinteressen II 143; Bedeutung der Flößerei auf der Wipper II 144; Umschwung der Holzverwerthung seit der Einführung neuer Fabrikbetriebe an der Wipper II 144; Abwägung der wirthschaftlichen Vortheile II 144; Unverträglichkeit der uneingeschränkten Flößerei mit dem Fabrikbetriebe II 145.
Fondsbörse, s. Lieferungs- und Differenzgeschäfte.
Forstbehörden, Beschwerden derselben über den Eisenbahnbetrieb, s. Eisenbahntarifwesen.
Forstverwaltung, s. Finanzministerium.
Frachtzuschlagsfrage, s. Eisenbahntarifwesen.
Frankfurter Darlehnskasse, Betheiligung Südhessens an derselben II 153.
Frankreich. Regelung des handelspolitischen Verhältnisses zu Frankreich I 64; handelspolitisches Verhältniß zwischen Oesterreich und Frankreich I 66, 67; Votum über die handelspolitischen Bestimmungen des Friedensvertrags II 155; Einführung eines Schutzzollsystems Frankreich gegenüber II 155, 156; Erhöhung des Zolls auf französische Weine I 156; s. auch Ausgleichungsabgabe, Handelsverträge, Zoll- und Steuerfragen, Zollverein.
Frauenarbeit, s. Gewerbeordnung.
Freibillets auf den Staatsbahnen, s. Eisenbahnwesen.

Freihafengebiet, s. Zollgebiet.
Freihandelspolitik, Festhalten an derselben in der durch den französischen Handelsvertrag inaugurirten Ausdehnung I 66, 67; s. auch Zoll- und Steuerreform.
Freihandelssystem, Verurtheilung desselben I 201.
Freizügigkeit, Anregung Bismarcks auf Regelung bezw. Beschränkung derselben II 185.
Freundschaftsvertrag, s. Samoa.
Friedensvertrag, s. Berliner Friedensvertrag.
Fünfmarkstücke, silberne, s. Münzwesen.
Fulda-Meininger Eisenbahn, Ausbau des preußischen Theils II 160.

G.

Gasteiner Konventionen, s. Nord-Ostsee-Kanal.
Gebäudesteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Gemeindeabgaben, s. Zoll- und Steuerreform.
Genossenschaften, s. Arbeiterfrage, Schlesische Weber.
Genossenschaftsgesetz, Designirung von Kendells als Kommissar II 15.
Genußmittel, s. Nahrungsmittel.
Gepäckrevision, s. Zollamtliche Revision.
Gesandtschaft in St. Petersburg, s. Rußland.
Getränke, s. Nahrungsmittel.
Getreide, s. Transitlager.
Getreidepreise, s. Rußland.
Getreidespekulationen an der Berliner Börse II 68.
Getreideverkehr, Einforderung statistischer Nachweisungen über denselben II 322.
Getreidezölle, s. Zoll- und Steuerreform.
Gewerbebetriebe, Besteuerung derselben, s. Zoll- und Steuerreform.
Gewerbegerichte, Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs I 133.
Gewerbeordnung. Erlaß derselben, spätere Abänderungsversuche I 52; Anregung von Verbesserungen I 109; Vorlage der auf die Revision derselben gerichteten Arbeiten im Jahre 1877 I 126; Abänderung derselben, Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs I 133; Abänderung derselben auf Grund der Erhebungen über die Frauen- und Kinderarbeit II 233; Inopportunität einer augenblicklichen Verschärfung mit Rücksicht auf die Lage der Industrie II 233 bis 235; keine Bereicherung der Gesetzgebung mit unausgeführten Bestimmungen II 235; Gründe für das Verlassen einer die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse nicht berührenden Gesetzgebung II 235; Beschränkung der Arbeitszeit junger Mädchen II 235, 236; das Verbot der Sonntagsarbeit II 236; der Schulbesuch jugendlicher Arbeiter II 237; s. auch Innungswesen, Lehrlinge.
Gewerbetreibende, s. Berliner Vorschußbank, Krieg mit Oesterreich.
Giersdorfer Weber-Association, s. Schlesische Weber.
Goldkronen, halbe, s. Münzwesen.
Goldmünzen, s. Münzwesen.
Goldwährung, Stellung zu derselben I 165.
Gotthardbahn, Empfehlung einer Reichssubvention I 63; Befürwortung des im Entwurf zum schweizerischen Handelsvertrag enthaltenen Artikels wegen der Alpen-Eisenbahn II 56—58; Einladung an den schweizerischen Bundesrath zur Anerkennung des abgeschlossenen Vertrags II 151, 152.
Groß-Almerode, s. Witzenhausen-Groß-Almerode-Cassseler Eisenbahn.
Großhandel, s. Zoll- und Steuerfragen.
Grundbesitz, Kreditnoth desselben I 31.
Grundbesitzer, s. Krieg mit Oesterreich.
Grundbücher, neue Einrichtung derselben II 56.
Grundsteuer, ein Eingriff in das Eigenthum II 128.
s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Grundsteuerausgleichung zwischen verschiedenen Provinzen I 10.
Grundsteuer in Frankreich, s. Zoll- und Steuerfragen.
Grundstückhandel, die sogen. Güterschlächterei, höhere Stempelbesteuerung II 79.
Güter-Pachtgesellschaften, Bildung von solchen in der Rheinprovinz zur Pachtung von größeren Gütern in den östlichen Provinzen II 118, 119.
Gütertarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Gütertransport, s. Eisenbahntarifwesen.
Güterverkehr, s. Eisenbahntarifwesen.
Güterschlächterei, s. Grundstückhandel.
Gumbinnen, s. Nothstand in der Provinz Preußen.
Gutsherrlich-bäuerliche Verhältnisse, Regulirung derselben I 9.

H.

Haftpflichtgesetz, s. Arbeiterfrage.
Hagelversicherungswesen, s. Versicherungswesen.
Hagenow, s. Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn.
Hagenow-Oldesloer Eisenbahn, Bau und Richtung derselben II 170.
Hamburg, direkte Schienenverbindung mit Stettin II 17; Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn II 17; Hamburg,

eine Kolonie von Leuten, die ihr Glück machen wollen, zeigt wohin die wirthschaftliche Freiheit führt II 117; s. auch Eisenbahnwesen, Handelsverträge, Zollamtliche Revision, Zollgebiet.
Handelsbeziehungen, s. China.
Handelsgebiet, s. Zollgebiet.
Handelsgesellschaft, s. Deutsch-Amerikanische Handelsgesellschaft.
Handelsministerium, preußisches, Berechtigung und inkongruente Zusammensetzung desselben I 121, 122; provisorische Uebernahme desselben durch den Reichskanzler I 287, II 344.
Handels- und Zollpolitik, s. Handelsverträge, Zoll- und Steuerreform.
Handelsunternehmungen im Auslande, s. Kolonialpolitik.
Handelsverträge. Betheiligung Bismarcks an dem Abschlusse des Handelsvertrags mit Frankreich vom 2. August 1862 I 24, 25; Besprechung zwischen Bismarck und Andrassy in Salzburg über die deutsch-österreichischen Handelsvertragsverhandlungen I 126; System der Handelsverträge im Allgemeinen I 203, 204; die neue Handelspolitik nur eine Rückkehr zu dem System von 1823—1865 I 204; nachgesuchte Vermittelung Hamburgs bei der niederländischen Regierung zum Abschluß eines Handelsvertrags zwischen den Hansestädten und Japan II 3; Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags zwischen Preußen und Frankreich II 4; Gründe für das Eingehen auf den Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung Preußens an die Handelsverträge vom 2. August 1862 II 5—10; Haltung Kurhessens zu diesen Verträgen II 13, 14; Interessen desselben durch sein Zusammenhalten mit Preußen am sichersten gewahrt II 15; Festhalten Preußens an dem Handelsvertrag mit Frankreich II 26; Haltung Oesterreichs gegenüber dem preußisch-französischen Handelsvertrag II 26, 27; desgleichen gegenüber dem Abschluß eines preußisch-italienischen Handelsvertrags II 28; Verhandlungen wegen Abschluß eines Handelsvertrags mit Italien II 28, 29; Ausarbeitung des Entwurfs eines Zoll- und Handelsvertrags mit Rußland II 53; Bemerkungen zu diesem vom Grafen Itzenplitz vorgelegten Entwurfe II 53; Werthzölle mit Rücksicht auf die russischen Verhältnisse bedenklich II 54; Entbindung der Großherzogthümer Mecklenburg von den durch den Handelsvertrag mit Frankreich vom Jahre 1865 übernommenen Verpflichtungen II 109; Abschluß eines Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrags mit den Hawaiischen Inseln II 117; Anträge der Bundesregierungen hinsichtlich Erneuerung des Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich erfordert II 232; Annahme eines Handelsvertrags mit Oesterreich unter ungünstigeren Bedingungen wie diejenigen von 1868 unannehmbar II 266; das Verlangen einer Verlängerung des Handelsvertrags mit Oesterreich nur auf sechs statt auf zwölf Monate ist politisch inopportun und auch sachlich unmotivirt II 269, 270; Abschluß eines Provisoriums auf sechs oder zwölf Monate II 271; Interesse an einem gekräftigten Oesterreich und an dem dortigen Vertrauen in die deutsche Politik II 271, 272; s. auch Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Zoll- und Steuerreform.
Handwerker, Verhältnisse derselben und der arbeitenden Klassen I 12; s. auch Berliner Vorschußbank, Handwerkerordnung, Krieg mit Oesterreich, Nothstand in der Provinz Preußen.
Handwerkerordnung, deutsche; eine Prüfung derselben dem deutschen Handwerkerbund in Aussicht gestellt II 56.
Handwerkerstand, Gründe seiner Verarmung I 4; Unwesen der Submissionen und Lizitationen I 5.
Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.
Hansestädte, s. Handelsverträge, Zollgebiet.
Harburg. Handels- und Schiffahrtsverhältnisse daselbst II 337, 338; Förderung derselben durch Aufhebung der Zolllinien auf den beiden Elbufern II 338.
Haus- und Miethssteuer, Berliner, Antrag auf Verminderung derselben II 54.
Havelberg, Unterbringung Abgebrannter II 151.
Hawaiische Inseln, s. Handelsverträge.
Heidelberger Ministerkonferenz, s. Zoll- und Steuerreform.
Helmarshausen-Uslar-Einbeck-Kreienser Eisenbahn, Projekt derselben II 152.
Herzogthümerfrage, s. Oesterreich-Ungarn.
Hessen, Großherzogthum, s. Eisenbahnwesen.
Holstein, s. Arbeiterfrage, Austernfischerei, Nord-Ostsee-Kanal, Oesterreich-Ungarn.
Holz, Zölle auf weiches und hartes I 252, 253; die angebliche „deutsche" Nationalität des Holzhandels I 253; die Holzarbeiter I 253, 254, das russische Holz und seine Marschroute I 254, 255; Träger des Holzzolls I 255; letzterer ein Kampfzoll gegenüber Rußland I 255, 256; der Transit beim Holzverkehr I 256; Dauerhaftigkeit von deutschem Holz I 256, 257; Zollabfertigung I 257, 258; Ver-

wendung amerikanischen Holzes im Ressort der Heeresverwaltung II 307; die Haltbarkeit der heimischen Kiefern und Eichen II 307, 308; Nachtheile bei Bauten mit amerikanischen Hölzern II 308; s. auch Nutzholz.
Holz, ausländisches, s. Eisenbahntarifwesen, Holz.
— russisches, s. Holz.
Holzarbeiter, s. Holz.
Holzhandel, s. Holz.
Hüningen, s. Fischzuchtanstalt.
Hypothekenbankwesen. Staatsunterstützung bei Begründung von Hypothekenbanken nicht beabsichtigt I 58; Enquete über das Hypothekenbankwesen II 116; Formulirung der Fragen hierfür II 117; s. auch Bundes-Pfandbank.
Hypothekenordnung, s. Krieg mit Oesterreich.
Hypothekenwesen, Einverständniß, daß die Frage der Reform desselben durch das Herrenhaus geprüft werde II 56.

J.

Japan, s. Handelsverträge.
Immobiliarstempel, s. Zoll- und Steuerreform.
Import, amerikanischer, s. Amerika.
Industrie, Schutz derselben I 184; keine Konkurrentin der Landwirthschaft I 207; s. auch Eisenbahntarifwesen, Fabrikinspektoren, Flößerei, Gewerbeordnung, Landwirthschaft, Zoll- und Steuerreform.
Innungswesen. Berechtigung des Innungszwangs I 5; Vortheile der Zünfte I 6; maßlose Konkurrenz ein großer Uebelstand I 7; Ueberlegenheit des großen Betriebskapitals I 7; Gefahr übermäßiger Arbeitstheilung I 7, 8; Parallele zwischen Schutzzoll und Zunftzwang I 8; Neubelebung des Innungswesens I 183, 184.
Inowrazlaw, s. Transitlager.
Inseratensteuer, s. Zoll- und Steuerreform.
Internationale, Maßregeln gegen dieselbe als die Urheberin der sozialistischen Arbeiterbewegung II 164.
Invalidenfonds, Erhaltung des Kapitalvermögens des Reichs I 120.
Invalidenhaus, s. Arbeiter-Invalidenhaus.
Invalidenkassen, s. Altersversorgungsanstalten.
Johann-Georgenstadt. Anordnung einer Kollekte für die durch Feuersbrunst heimgesuchte Ortschaft Johann-Georgenstadt im Königreich Sachsen II 93.
Italien. Handelspolitisches Verhältniß und künftige Zollpolitik II 202, 203; s. auch Handelsverträge.
Justizwesen in Egypten, s. Egypten.

K.

Kaffeezoll, s. Zoll- und Steuerreform.
Kalenderstempel, s. Zoll- und Steuerfragen.
Kampfzölle, s. Holz, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Zoll- und Steuerreform.
Kanalbauten. Ungenügende Kanalentwickelung in Deutschland I 64, 65; Vernachlässigung derselben in Preußen, Klagen darüber begründet, der Kanalbau ist Aufgabe des Staats II 211, 212; s. auch Nord-Ostseekanal.
Kanzlerkrisis im Jahre 1877, Gründe derselben I 123, 124.
Kapitalsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Kapitalvermögen des Reichs, s. Invalidenfonds.
Katheder-Sozialisten, erster Kongreß derselben in Eisenach I 69.
Kiefern, s. Holz.
Kiel, s. Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn.
Kinderarbeit, s. Gewerbeordnung.
Klagerecht des Publikums den Bahnen gegenüber, s. Eisenbahnwesen.
Klassen, arbeitende, s. Arbeiter, Arbeiterfrage, Zoll- und Steuerfragen.
Klassen, unbemittelte, Zuwendung von Steuerermäßigungen II 79.
Klassensteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Koalitionsrecht, Anregung auf Regelung bezw. Beschränkung desselben II 185.
Königsberg i. Pr., s. Nothstand in der Provinz Preußen.
Kohlen, westfälische, s. Eisenbahnwesen.
Kolonialpolitik. Bismarck erklärt sich gegen Erwerbung von Kolonien I 63; Nähertreten der Kolonial- und Dampfersubventionsfrage I 117; Stellung zur Kolonialpolitik I 165, 166.
Kommanditgesellschaften auf Aktien, s. Zoll- und Steuerfragen.
Kommunal-Landtage, s. Altersversorgungsanstalten.
Kommunalsteuerzuschläge, s. Zoll- und Steuerfragen.
Konsularwesen, Ausbildung desselben I 65.
Kontraktsbücher, s. Arbeiterfrage.
Kontraktsprotokolle, s. Arbeiterfrage.
Kontrolzoll, s. Oesterreich-Ungarn, Zoll- und Steuerreform.
Konzessionsabgabe für den Branntweinausschank, s. Branntweinausschank.
Konzessionswesen, s. Eisenbahnwesen.
Kornmarkt, s. Rußland.
Kreditfristen, s. Rübenzuckersteuer.
Kreditnoth, s. Grundbesitz.
Kreiensen, s. Cöln-Mindener Eisenbahn.
Kreisstände, s. Altersversorgungsanstalten.

Krieg mit Oesterreich 1866. Bewahrung des Wohlstandes Preußens vor den Wechselfällen eines solchen II 84, 85; Maßregeln zur Beseitigung einer wirthschaftlichen Krisis beim Ausbruche desselben II 86. Fürsorge für die Grundbesitzer, kleineren Gewerbetreibenden und Handwerker. Gründe für ihren Anspruch auf staatliche Berücksichtigung II 87; Abänderung der Hypothekenordnung II 87; Förderung des Real- und Personalkredits der Grundbesitzer II 87; Preußen überwiegend ein Ackerbau treibender Staat II 87; Prolongation der bestehenden Wechselverpflichtungen II 88; Verbot des Zuschlags bei Subhastationen zu unangemessenem Preise II 88, 89; Suspendirung der Schuldhaft II 89, 90.

Krisis, geschäftliche, s. Sozialdemokratie.

Kronen, s. Münzwesen.

Küstenfrachtfahrt (Cabotage), Förderung derselben I 165; Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs I 274; Erlaß eines entsprechenden Reichsgesetzes, Erinnerung gegen die Einführung des Prinzips der Reziprozität in diese Gesetzgebung II 307.

Küstenschiffahrt, s. Küstenfrachtfahrt.

Kurhessen, s. Handelsverträge.

L.

Land- und forstwirthschaftliche Arbeiter, s. Arbeiterfrage.

Landwirthschaft, Abhülfe der Klagen derselben I 180, 181; Schutz derselben I 181, 182, 184; die Interessen der Landwirthschaft und Industrie haben Hand in Hand zu gehen I 184; Hülfsbedürfniß derselben I 202; Industrie keine Konkurrentin derselben I 207; s. auch Auswanderung, Zoll- und Steuerreform.

Landwirthschaftliche Bevölkerung, Pflicht derselben zur Unterstützung der Zolltarifreform des Kanzlers I 182.

Landwirthschaftliche Gemeinden, s. Armengesetzgebung.

Landwirthschaftliches Ministerium, s. Finanzministerium.

Landwirthschaftliche Zölle, s. Zoll- und Steuerreform.

Lasalle'sche Lehren, Prüfung und theilweise Anwendung derselben II 21.

Lauenburg, s. Arbeiterfrage, Durchgangsabgabe.

Lebensversicherung, s. Post und Telegraphenverwaltung.

Lehrlinge, Bedenken gegen die den Fabrikanten eingeräumte Befugniß zur Ausbildung derselben II 92, 93.

Leuchtgassteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.

Libau, s. Zoll und Steuerreform.

Lieferungs- und Differenzgeschäfte an der Fondsbörse sind mit einem höheren Stempel zu belegen II 79; s. auch Zoll- und Steuerfragen.

Lizitationen, s. Handwerkerstand.

Lohe, wohlfeile Produktion derselben I 139, 140.

Lübeck, s. Flensburg-Kiel-Hagenower Eisenbahn.

Lübische Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.

Luxemburg, s. Zollverein.

Luxussteuer, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.

M.

Magdeburg, s. Elbe.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft, s. Eisenbahnwesen.

Mahlsteuer, Erträglichkeit derselben I 3; eine steuerliche Bevorzugung der großen Städte I 3; s. auch Mahl- und Schlachtsteuer.

Mahl- und Schlachtsteuer, Vortheile derselben sowie der indirekten Steuern I 16, 17; Träger der Mahl- und Schlachtsteuer I 17; Einfluß auf die Nahrungsmittelpreise I 74; Ablehnung der amtlichen Einwirkung auf dieselbe II 129; s. auch Mahlsteuer.

Main-Weserbahn, s. Eisenbahnwesen.

Malzsteuer, englische, Erhebungen über dieselbe II 94.

Manchestermänner, Urtheil über dieselben I 260.

Manchesterwissenschaft, Hamburg ein Beweis, wohin dieselbe führt II 117.

Masurische Eisenbahn, s. Eisenbahnwesen.

Matrikularbeiträge, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.

Mecklenburgische Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.

Mecklenburg-Schwerin, Verhandlungen zum Zwecke einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Stettin und Hamburg II 17; Beseitigung des Hindernisses, welches dem Eintritt der beiden Mecklenburg in den Zollverein entgegenstand II 109; s. auch Handelsverträge.

Mecklenburg-Strelitz, s. Mecklenburg-Schwerin.

Miethssteuer, s. Haus- und Miethssteuer.

Militärdienst, s. Wehrsteuer.

Militärisches Eisenbahnnetz, Ausbau in Norddeutschland II 101; wiederholte Empfehlung des Ausbaus dem Handelsminister gegenüber II 101.

Militärverwaltung, s. Nothstand in der Provinz Preußen.
Minden, s. Cöln-Mindener Eisenbahn.
Ministerkonferenz in Heidelberg, s. Zoll- und Steuerreform.
Ministerien, preußische, anderweite Organisation derselben I 135, 137.
Ministerium für Handel- und Gewerbe, preußisches, frühere Geschäftsaufgabe I 134; Entlastung desselben I 142.
Mitteleuropäischer Zollverein, s. Zollverein, mitteleuropäischer.
Mühlenbetrieb, s. Zoll- und Steuerreform.
Mühlengeschäfte I 262, 263.
Münzeinigung, s. Münzwesen.
Münzwesen. Ausprägung von 30-Markstücken in Gold I 65, 66; keine Aenderung der Münzpolitik I 208; Sistirung der Silberverkäufe I 211; Abänderung der Münzgesetzgebung und Einstellung der Silberverkäufe I 259; Deutschlands Münzpolitik I 260, 261; eine internationale Münzeinigung I 261; Inzirkulationssetzung deutscher Silbermünzen I 261; Herbeiführung eines einheitlichen Münzsystems in den wichtigeren Staaten Europas und Unterredung mit dem Minister Drouyn de Lhuys II 66, 67; Ausprägung von Goldmünzen, Empfehlung einer bedeutenderen Prägung einfacher Kronen an Stelle der Doppelkronen II 309, 310; Einstellung fernerweiter Prägung der halben Goldkronen II 310; Ausgabe einer größeren Zahl silberner Fünfmarkstücke II 310; s. auch Goldwährung.

N.

Nachsteuer von Tabak und Tabakfabrikaten, s. Tabaksteuer.
Nahrungsmittel. Verfälschung und Untersuchung allgemein verbreiteter Nahrungsmittel und Getränke I 122; Gesetzentwurf, betr. den Verkehr mit Nahrungsmitteln, Genußmitteln und Verbrauchsgegenständen I 135.
Nautische Gesellschaft, s. Nord-Ostsee-Kanal.
Niederlande, s. Handelsverträge.
Riemen, s. Dampfschiffahrt.
Norddeutscher Bund, s. Finanzsystem, Zollverein.
Nord-Ostsee-Kanal, erste Anregung I 29, 64; Anlage und Bedeutung desselben II 18, 19; Schwierigkeiten seitens der dänischen Regierung II 19; Richtung des Kanals II 19; Nothwendigkeit der Ausführung II 55; Bemerkungen über die Richtung des Kanals dem Vorstande der nautischen Gesellschaft gegenüber II 55; Erhebungen über die zweckmäßigste Lage II 65, 66; Anregung zur Ausarbeitung einer Vorlage für den Landtag II 66; Bedenken gegen Anlage von Binnenschleusen, unter Annahme der östlichen Mündung in Kiel II 66; Antrag auf Schritte zur Verwirklichung des Plans II 70; die in Betreff des Nord-Ostsee-Kanals durch die Gasteiner Konventionen erlangten Berechtigungen sind auch wirklich zur Geltung zu bringen II 70; Vortheile von der Inangriffnahme durch Hebung des Ansehens Preußens in Schleswig-Holstein II 71; Ausführung der betr. Bestimmungen der Gasteiner Konventionen II 75; Antrag auf energische Verfolgung des Projekts II 77, 78; Aufforderung der interessirten norddeutschen Staaten zur Betheiligung II 78; Wiederaufnahme der Verhandlungen II 151; s. auch Kanalbauten.
Nothstand in der Provinz Preußen. Vorschlag einer Feststellung der Nothlage II 102, 103; Zuhülfenahme von Organen der Militärverwaltung II 103; Mängel in Bezug auf die Zufuhr von Lebensmitteln und die Beschaffung der Frühjahrssaat II 107; Pflicht der Regierung zu schleuniger Remedur II 107, 108; Ausdehnung der Darlehnskassen auf die kleineren Handwerker II 108, 109; Erhebungen über ungerechte Vertheilung der Saatvorschüsse II 117, 118; s. auch Demokratische Partei.
— der schlesischen Weber, s. Schlesische Weber.
Nutzholz. Einforderung statistischer Nachweisungen über den Verkehr mit Nutzholz II 322.

O.

Oder, s. Schiffahrt.
Oesterreich-Ungarn. Handelspolitisches Verhältniß zwischen Oesterreich und Frankreich I 66, 67; Einführung von Retorsionszöllen gegenüber Oesterreich, Objekte dafür I 116, 117; Herstellung einer Zollunion zwischen Deutschland und Oesterreich I 164, 273; Agrarverhältnisse in Ungarn I 260; Gestaltung der Handelsbeziehungen Deutschlands zu Oesterreich in Bezug auf den Zolltarif von 1879 I 268, 273, 274; Verhinderung, für den Schutz des deutschen Bundesgebiets etwas Erhebliches zu thun II 6; Grundlage für das Zustandekommen einer Zolleinigung zwischen Oesterreich und dem Zollverein II 26; Wunsch des Kaisers von Oesterreich, betr. die Beseitigung der Differenzen über die Handels- und Zollfragen zwischen Preußen und Oesterreich II 31; ungünstige Einwirkung des Ministers von Schmerling und der österreichischen Presse II 32; Verhand-

lungen zwischen Oesterreich und dem Zollverein wegen künftiger Gestaltung der Zoll und Handelsverhältnisse II 33—36; Inaussichtnahme einer künftigen Zolleinigung und Realisirbarkeit dieses Gedankens II 36, 37; Stand der Verhandlungen und von den preußischen Ressortministern gemachte Schwierigkeiten II 38, 39; Unverfänglichkeit der Klausel wegen des Termins zur Verhandlung über die Zolleinigung II 40, 41; Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung und der Rücktritt des Grafen Rechberg II 42, 43; Ziele der Schmerlingschen Politik II 43; Konsequenzen für die Haltung Preußens in der Herzogthümerfrage II 43, 44; Unverfänglichkeit der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung II 44; Bedeutung einer Ablehnung derselben durch Preußen II 45; muthmaßliche Folgen in Bezug auf die österreichische Politik II 45, 46; die Bestrebungen Schmerlings II 47; Antrag auf Bewilligung der österreichischen Forderungen II 48; der Reichskanzler nimmt die Regelung der Frage selbst in die Hand II 48; Gesichtspunkte in Betreff der Klausel wegen der zukünftigen Zolleinigung, Verhandlungen mit dem Grafen Rechberg darüber II 50; Eingehen Preußens auf die österreichischen Wünsche II 50; politische Bedeutung dieses Schrittes II 51; Behauptung, daß durch Nichtberücksichtigung der Position „Seidenwaaren" in dem neuen Zolltarif die diesseitigen Fabrikanten geschädigt würden II 58; kommerzielle Verhandlungen mit Oesterreich-Ungarn, kein Zeitpunkt zum Abschluß eines neuen Tarifvertrags II 257; Befürchtung einer Schädigung der allgemeinen deutschen Interessen II 257; Einführung eines Kontrolzolls für Vieh II 258; Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags bei gleichzeitiger Bedingung einer Zollfreiheit für wichtige Exportprodukte Oesterreichs unmöglich II 268; der Veredlungsverkehr hierfür kein Aequivalent II 268; das Zollkartell II 268, 269; Repressalien gegenüber übertriebenen österreichischen Schutzzöllen II 269; Ablehnung jeder Konzession unter dem bestehenden Tarif II 311; Gedanken über die handelspolitischen Verhältnisse mit Oesterreich II 315—318; die Nichterhöhung der deutschen Zollsätze des Transit II 316; Konzessionen gegenüber Oesterreich-Ungarn II 316; Begünstigungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens II 316; die öffentliche Meinung und die Bestrebungen zum Schutze der deutschen Arbeit II 317; die Chancen eines Handelsvertrags mit Oesterreich II 317, 318; Einführung von Kampfzöllen II 318; Begünstigung des österreichischen Import und Transit II 322; s. auch Arbeiterfrage, Eisenbahnwesen, Handelsverträge, Krieg mit Oesterreich, Zoll- und Steuerreform.

Oesterreich-Würzburgische Bundesmajorität II 6.

Oldenburg, Anspruch auf das Präzipuum beim Abschluß des Vertrags über die Fortdauer des Zollvereins II 27.

Ostseehäfen, deutsche, Zukunft derselben I 240—242.

Ostseekanal, s. Nord-Ostsee-Kanal.

P.

Pachtgesellschaften, s. Güter-Pachtgesellschaften.

Papiere, zinstragende, s. Zoll- u. Steuerreform.

Papiergeld, s. Staatspapiergeld.

Papiersteuer, englische, Erhebungen über dieselbe II 94.

Paris, s. Briefverkehr, Pariser Weltausstellung.

Pariser Weltausstellung von 1878, Betheiligung Deutschlands daran I 115; Inopportunität dieser Betheiligung im Hinblick auf die Stimmung der Franzosen Deutschland gegenüber II 242—244; die Erhaltung der nationalen Würde erfordert Deutschlands Zurückhaltung II 244; der Bundesrath lehnt eine Betheiligung Deutschlands an der Weltausstellung ab II 245.

Parzellirung, s. Domänen.

Patentwesen, Vorlage eines Gesetzentwurfs über dasselbe I 119.

Pensionskassen für invalide Arbeiter I 28.

Personalkredit der Grundbesitzer, s. Krieg mit Oesterreich.

Personentransport, s. Eisenbahntarifwesen.

Personenverkehr, s. Eisenbahnwesen.

Pest in Astrachan. Beschäftigung des Kaiserlichen Gesundheitsamts mit der Frage der Vorsichtsmaßregeln für Deutschland I 381.

Petersburg, St., s. Rußland.

Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter (Shawlweber), Befürwortung des Gesuchs um Gewährung eines Darlehns aus dem Allerh. Dispositionsfonds an dieselbe II 80, 81.

Petroleumsteuer, s. Zoll- u. Steuerfragen.

Petroleumzoll, s. Zoll- und Steuerreform.

Pfandbank, s. Bundes-Pfandbank.

Pfennigtarif, s. Eisenbahntarifwesen.

Pommern, s. Arbeiterfrage.

Pommersche Eisenbahnen, mangelhafte Be-

triebsführung auf denselben II 133, 134; Ausbau des Eisenbahnnetzes in Pommern II 148, 149; Vereinfachung des Betriebs auf den dortigen Bahnen II 149; Nothwendigkeit weiterer Frachtermäßigungen II 150; Unzulänglichkeit der Betriebsmittel, Mängel bei der Hinterpommerschen Eisenbahn, Loslösung von ihrer Verbindung mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn oder schärfere Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts II 158, 159; der Staatszuschuß und die Zweigbahnen II 159.
Posen. Befürwortung der Anlage von Eisenbahnen in der Provinz Posen, Dringlichkeit der Maßregel im Staatsinteresse II 74.
Post- und Telegraphenverwaltung, Beschwerden derselben über die Eisenbahnen I 138, 139; Benutzung der Post zu einer Anstalt für Lebensversicherung, Altersversorgung und Sparkassen II 140.
Präzipuum, s. Oldenburg.
Presse, österreichische, s. Oesterreich-Ungarn.
Preußen, Königreich. Additionalvertrag zur Ausführung des Handelsvertrags mit Frankreich II 4; Wunsch Frankreichs auf eine feste Bindung an die Handelsverträge vom 2. August 1862 II 5—10; Beistand Preußens im Kriegsfalle für die übrigen Bundesgenossen entscheidend und zuverlässig, der ihrige unsicher II 6; die Vortheile des Bundesverhältnisses für Preußen werden überschätzt II 6, 7; Preußen überwiegend ein Ackerbau treibender Staat II 87; s. auch Branntweinsteuer, Domänen, Eisenbahnwesen, Handelsverträge, Kanalbauten, Krieg mit Oesterreich, Nord-Ostsee-Kanal, Oesterreich-Ungarn, Oldenburg, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Preußen, Provinz, s. Nothstand.
Preußische Bank, Verwaltung derselben I 18; Ansicht über die Zweckmäßigkeit der Erhaltung des Privilegiums derselben erfordert II 140.
Privatbahn Berlin-Frankfurt a. M., Nützlichkeit derselben II 168.
Privateisenbahn-Industrie, s. Eisenbahnwesen.
Privateisenbahnsystem, s. Eisenbahnwesen.
Privattransitlager, s. Transitlager.
Produktions- und Absatzverhältnisse der Industrie, s. Eisenbahntarifwesen.
Produktiv-Genossenschaften, s. Arbeiterfrage, Schlesische Weber.

Q.

Quittungssteuer, s. Stempelsteuern, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.

R.

Reallasten, Ablösung derselben I 9.
Real- und Personalkredit der Grundbesitzer, s. Krieg mit Oesterreich.
Rechnungshof des Deutschen Reichs, Befugnisse desselben I 119.
Reichsämter, Errichtung solcher für das Ressort des Handels, des Zollwesens und der Finanzen I 76.
Reichs-Ausgaben, s. Reichs-Einnahmen und -Ausgaben.
Reichsbeamte, s. Zoll- und Steuerreform.
Reichseinkommen, Steuerfreiheit desselben I 70.
Reichs-Einnahmen und -Ausgaben, Verwaltung derselben I 119.
Reichs-Eisenbahn-Amt, Errichtung 2c. desselben I 69, 70, 79; Wirksamkeit desselben I 133; Ergänzung des Gesetzes vom 27. Juni 1873, betr. die Errichtung dieses Amts II 200; s. auch Eisenbahnwesen.
Reichseisenbahnen, s. Elsaß-Lothringen.
Reichseisenbahngesetz, s. Eisenbahnwesen.
Reichseisenbahnprojekt, s. Eisenbahnwesen.
Reichs-Finanzverwaltung, s. Finanzministerium, Reichsschatzamt.
Reichskanzler-Amt, Wechsel im Präsidium II 224.
Reichskriegsschatz I 65.
Reichsschatzamt, Errichtung eines solchen I 134.
Reichsstempelabgaben, s. Stempelsteuern.
Reichssubvention, s. Gotthardbahn.
Reichsverfassung, s. Eisenbahntarifwesen, Eisenbahnwesen, Zollgebiet.
Reichszollgebiet, s. Zollgebiet.
Reisegepäck, s. Zollamtliche Revision.
Rentenbank, Annehmlichkeiten derselben I 9, 10.
Repressalien gegenüber den ihre Tarife zu Ungunsten Deutschlands erhöhenden Staaten II 203.
Retorsionszölle, s. Oesterreich-Ungarn, Rußland.
Rhederei, s. Seeschiffahrt.
Rhein, s. Schiffahrt.
Rheinische Eisenbahngesellschaft, Ablehnung von Erweiterungsprojekten derselben II 187; s. auch Eisenbahnwesen.
Rinderpest, Ausbreitung derselben in Rußland II 273.
Rothwein, Ersuchen um Erhebungen über die Fabrikation desselben in Deutschland und Anregung eines Einschreitens dagegen II 59.
Rübenzuckersteuer, Abkürzung der Kreditfristen für dieselbe II 134, 135; Kritik des hierauf gerichteten Finanzvorschlags II 135, 136; Bedürfniß einer dauernden Erhöhung der Bundeseinnahmen II 135;

Inopportunität einer Beschränkung der Kreditfristen II 136—138.
Rußland. Bemühungen um bessere Gestaltung der Handels- und Verkehrsverhältnisse an der russischen Grenze I 29; Handelsbeziehungen zu Rußland I 30, 31; Schädigung durch die fehlerhafte russische Zollpolitik und die amerikanischen Schutzzölle I 112, 113; Retorsionszölle gegenüber Rußland I 113, 114; Objekte dafür I 116, 117; Unzulässigkeit der Vermengung des politischen mit dem wirthschaftlichen Gebiete zur Erreichung von Zollkonzessionen I 114, 115; Empfehlung von Kampfzöllen gegenüber Rußland I 134; Agrarverhältnisse daselbst I 260; Regelung unserer Handelsbeziehungen und Revision des Zolltarifs II 52; Anstrebung besserer Handels- und Grenzverhältnisse mit Rußland durch Bismarck II 52; Attachirung eines Fachmannes an die Königliche Gesandtschaft in St. Petersburg II 53; Getreidepreise an den Hauptplätzen für Kornmarkt in Rußland II 303; s. auch Handelsverträge, Holz, Rinderpest, Zoll- und Steuerreform.

S.

Sachsen, Königreich. Mittheilung über die handelspolitischen Verhandlungen mit Italien II 29.
Salzsteuer, s. Zoll- und Steuerfragen.
Samoa. Abschluß eines Freundschaftsvertrags mit den Samoainseln I 258; s. auch Seehandelsgesellschaft, Südsee.
St. Pauli, s. Zollgebiet.
Schiffahrt, Besserung derselben auf Oder und Rhein II 212, 213; s. auch Donauschiffahrt.
Schiffahrtsverhältnisse, s. Harburg.
Schlachtsteuer, s. Mahl- und Schlachtsteuer.
Schlesische Weber. Eingehende Würdigung der Petition der Weber von Wüstegiersdorf im Kreise Waldenburg I 29; Unbegründetheit ihrer Klagen in Betreff der Lohnverhältnisse, Erklärung der Ursachen der niedrigeren Löhne I 29; Berechtigung von Lohnabzügen unter gewissen Umständen I 29; Analyse der ferneren Beschwerdepunkte der Arbeiter I 29; Immediatgesuch der Weber des Waldenburger Kreises um Abhülfe ihres Nothstandes II 20; Unterstützung derselben II 21; Niedersetzung einer Kommission zur Berathung der Weberverhältnisse in Schlesien und verwandter Nothstände II 22; Wahrung der amtlichen Unparteilichkeit II 22—24; werkthätiges Eintreten für die Nothleidenden II 24; Enquete über die Weberzustände II 25; Förderung der aus der Reichenheimschen Fabrik entlassenen Weber und Bildung einer Association derselben II 30, 31; Durchführung der letzteren bis zur vollen Selbständigkeit II 32; Entwicklung der Association durch Anschaffung neuer Webstühle II 49; Denkschrift, betr. die Lage der Weberbevölkerung II 62—65; das Staatsministerium und die abstrakten Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie II 63; Einwirkung des Staates auf die Arbeitslöhne II 64; Förderung von Arbeiter-Produktiv-Genossenschaften II 65.
Schleswig-Holstein, s. Austernfischerei, Nord-Ostsee-Kanal, Oesterreich-Ungarn.
Schleswig-Holsteinsche Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Schneider-Association in Halle a. S., Prüfung des Gesuchs derselben um Unterstützung II 68, 69; Ablehnung des Gesuchs II 82.
Schuldhaft, s. Krieg mit Oesterreich.
Schutzzölle, s. Zoll- und Steuerreform. amerikanische I 112, 113.
Schweiz, s. Gotthardbahn.
Seefische, Projekt des Verkaufs auf Straßen und Plätzen in Berlin II 130.
Seefischerei, Hebung derselben II 127.
Seehandel, deutscher, s. Seeschiffahrt.
Seehandelsgesellschaft, deutsche, Unterstützung derselben I 269—272; Vorlage eines bezüglichen Gesetzentwurfs I 275; s. auch Südsee.
Seehandlung, Etat derselben I 18.
Seeschiffahrt. Versicherungswesen der deutschen Schiffahrt und des deutschen Seehandels I 63; Schutz derselben (surtaxe d'entrepôt) I 165, 212, 216, 217 und 281.
Seidenwaaren, s. Oesterreich-Ungarn.
Seuchengesetz, Reform desselben I 205, 206; Einholung des Gutachtens praktischer Landwirthe über die Seuchenordnung für den preußischen Staat II 196.
Shawlweber, s. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Silbermünzen, s. Münzwesen.
Silberverkäufe, s. Münzwesen.
Sonntagsarbeit, s. Gewerbeordnung.
Sozialdemokratie, die Umtriebe derselben eine Ursache der bestehenden geschäftlichen Krisis I 77.
Soziale Frage, Besprechung derselben mit dem Grafen Beust I 65; s. auch Arbeiterfrage, Fabrikinspektoren.
Sozialistische Arbeiterbewegung, s. Arbeiterfrage.
Sparkassen, s. Post- und Telegraphenverwaltung.

Spielkartenstempel, Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfs I 127.
Staatsaufsichtsrecht über Privatbahnen, s. Eisenbahnwesen.
— über Waldungen der bäuerlichen Gemeinden, ländlichen Kirchen, Pfarren und Schulen in den östlichen Provinzen II 191, 192; Bedürfniß desselben mit Rücksicht auf die Bewirthschaftung der betreffenden Wälder II 192, 193.
Staatsbeamte, s. Zoll- und Steuerreform.
Staatseisenbahnen s. Eisenbahnwesen.
Staatsgarantie für Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Staatsministerium, abstrakte Doktrinen einer volkswirthschaftlichen Theorie desselben II 63; s. auch Arbeiterfrage.
Staatspapiergeld, unrichtiges Verfahren der Steuerämter bezüglich der Annahme desselben II 91, 92.
Staatsschulden, Deckung des Defizits durch Verminderung oder zeitweise Aufhebung der Amortisation II 129.
Statistik. Einschränkung der statistischen Erhebungen I 284, 285; Publikation derselben durch das Königlich preußische statistische Büreau II 222, 223; Erwägung, ob diese Publikationen nicht in ähnlicher Weise wie in England (Statesman's Year-Book) erfolgen können II 223; s. auch Getreideverkehr, Nutzholz, Waarenverkehr.
Stempelsteuern. Vorlage von Gesetzentwürfen, betreffend die Erhebung von Reichsstempelabgaben I 128, 274; Verhinderung Bismarcks zur Vertretung der Reichsstempelvorlage im Reichstag I 280; s. auch Spielkartenstempel, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Stettin, s. Dampferverbindung, Hamburg, Mecklenburg-Schwerin.
Steuerämter, s. Staatspapiergeld.
Steuerermäßigungen, s. Zoll- und Steuerfragen.
Steuerexekutionen, s. Zoll- und Steuerfragen.
Steuern, direkte, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Steuern, indirekte. Zug der Engländer nach Frankreich, trotz der hohen indirekten Steuern II 302; s. auch Mahl- und Schlachtsteuer, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Steuerreform, s. Zoll- und Steuerreform.
Steuerverhältnisse Englands, Auftrag zur Ausarbeitung eines Exposés hierüber I 110.
Stolp, s. Cöslin.
Strikes, Bekämpfung derselben I 68, 69.
Stuhlarbeiter-Association, s. Petrische Association Berliner Stuhlarbeiter.
Subhastationen, s. Krieg mit Oesterreich.
Submissionen, s. Handwerkerstand.
Süddeutschland, s. Zoll- und Steuerfragen, Zollverein.
Südhessen, s. Frankfurter Darlehnskasse.
Südsee, Unterstützung der deutschen Handelsunternehmungen daselbst I 269; Förderung des deutschen Verkehrs daselbst II 332; s. auch Samoa, Seehandelsgesellschaft.
Surtaxe d'entrepôt, s. Seeschiffahrt.

T.

Tabakfabrikate, s. Tabaksteuer.
Tabakmonopol I 118, 127, 131; Gutachten der Bundesregierungen über die Einführung desselben erbeten I 134; Bismarck spricht sich entschieden für die Einführung aus I 184, 204; s. auch Tabaksteuer, Zoll- und Steuerreform.
Tabaksteuer I 118; Vorlage eines Gesetzentwurfs über die Besteuerung des Tabacks I 128; Gutachten der Bundesregierungen über eine anderweite Besteuerung des Tabacks erbeten I 134; apokryphe Schreiben Bismarcks über die Tabakbesteuerung und das Tabackmonopol I 180; Vorlage eines Gesetzes, betr. die Besteuerung des Tabacks I 215; desgl. wegen Erhebung einer Nachsteuer vom Taback und von Tabackfabrikaten I 215; s. auch Zolltarifreform, Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Tabackzoll, s. Zoll- und Steuerfragen.
— englischer, Erhebungen über denselben II 94.
Tarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Tarifreform, s. Zolltarifreform.
Transitlager für Getreide I 249—252, 261, 262—265; Gedanken über die Gestattung von gemischten Privattransitlagern für Getreide, Berücksichtigung von Inowrazlaw und Breslau II 340—342.
Transitzoll auf der Berlin-Hamburger Bahn II 17.
Trinkwasser, Untersuchung desselben I 122.

U.

Uebergangsabgabe, s. Essig.
Unfälle, s. Anzeigepflicht.
Ungarn, s. Oesterreich-Ungarn.
Unterelbe, s. Zollgebiet.
Unterstützungen, s. Schneider-Association.
Unterstützungswohnsitz, Abänderung und Ergänzung des Gesetzes vom 6. Juni 1870 I 126; Revision dieses Gesetzes, Beseitigung oder Abkürzung der für den Erwerb des Unterstützungswohnsitzes vorgeschriebenen Frist II 254, 255; Ge-

wahrung der Unterstützung nicht in Geldbewilligungen II 255; Vermehrung der Arbeitshäuser II 255; Erweiterung der Kompetenz der Verwaltungsbehörden in Armensachen II 255.

V.

Venloer Bahn, s. Eisenbahnwesen.
Verbrauchsgegenstände, s. Nahrungsmittel.
Veredlungsverkehr, s. Oesterreich-Ungarn, Zoll- und Steuerreform.
Vereinigte Staaten von Amerika, s. Dampferverbindung.
Vereinswesen, Anregung auf Regelung bezw. Beschränkung desselben II 185.
Verkehrsverhältnisse an der russischen Grenze, s. Rußland.
Versicherungsverbände, s. Arbeiterfrage.
Versicherungswesen, Anregung der reichsgesetzlichen Regelung durch das Reichskanzler-Amt I 268; reichsgesetzliche Regelung desselben II 313; Mißstände auf dem Gebiet des Hagelversicherungswesens II 315; Machinationen vereinzelter Assekuranzen beim Eintritt eines Hagelschadens II 313, 314; Schutz der Versicherten gegen insidiöse Bestimmungen der Versicherungsgesellschaften II 314.
Versicherungswesen der deutschen Schiffahrt, s. Seeschiffahrt.
Verstaatlichung der Eisenbahnen, s. Eisenbahnwesen.
Verwaltungsbehörden, s. Unterstützungswohnsitz.
Verzehrungsgegenstände, s. Zoll- und Steuerreform.
Vieherport, s. Zoll- und Steuerreform.
Viehzölle, s. Zoll- und Steuerreform.
Volkswirthschaftliche Vereinigung, freie, vom Oktober 1878, Programm derselben I 147.
Volkswirthschaftlicher Senat, Petition auf Errichtung I 127.
Vorbereitung für den Eisenbahndienst, s. Eisenbahnwesen.
Vorschußbank, s. Berliner Vorschußbank.

W.

Waarenverkehr. Vorlage eines Gesetzentwurfs, betr. die Statistik des auswärtigen Waarenverkehrs des deutschen Zollgebiets I 107, 143.
Waldenburger Weberangelegenheit, s. Schlesische Weber.
Waldstreubenutzung I 10.
Waldungen, s. Staatsaufsichtsrecht, Zoll- und Steuerreform.
Waldwirthschaft, Schädigung durch die Differenzialtarife, s. Eisenbahntarifwesen.
Weberverhältnisse in Schlesien, s. Schlesische Weber.
Wechselfähigkeit, Beschränkung derselben I 285—287.
Wechselverpflichtungen, Prolongation, s. Krieg mit Oesterreich.
Wehrpflichtige, s. Wehrsteuer.
Wehrsteuer von den nicht zum Militärdienst herangezogenen Wehrpflichtigen I 275.
Wein, s. Rothwein.
Weinzoll, s. Frankreich, Zoll- und Steuerreform.
Weltausstellung, s. Pariser Weltausstellung.
Werthpapiere, ausländische, s. Zoll- und Steuerreform.
Werthzölle, s. Handelsverträge, Zolltarifreform.
Wipper, s. Flößerei.
Wirthschaftspolitik, s. Zoll- und Steuerreform.
Witzenhausen-Groß-Almerode-Casseler Eisenbahn, Befürwortung des Ausbaues dieser Strecke II 95.
Wucher, Vorlage eines Gesetzentwurfs gegen denselben I 274.
Würzburg, s. Oesterreich-Würzburgische Bundesmajorität.

Z.

Zeitungsstempel, s. Zoll- und Steuerfragen.
Zentralisation von Bahnkomplexen, s. Eisenbahnwesen.
Zentralstelle für das Abrechnungsverfahren, s. Eisenbahntarifwesen.
Zölle, s. Zoll- und Steuerfragen, Zoll- und Steuerreform.
Zollamtliche Revision des Gepäcks der Reisenden (Konflikt des Obersten von Stoffel auf dem Bahnhofe in Hamburg), Antrag auf Beseitigung der hierbei hervorgetretenen Mißstände II 139, 140.
Zollanschluß, s. Zollgebiet.
Zolleinheit, s. Zollgebiet.
Zolleinigung, s. Oesterreich-Ungarn.
Zollerhebungskosten, s. Zolltarifreform.
Zollgebiet. Schritte, um Hamburg und Bremen zum Eintritt zu bewegen I 164, 165; anderweite Regelung des Bremer Zoll- und Freihafengebiets I 217; Anfrage bei den Senaten dieser Städte wegen ihres Eintritts I 232; Herbeiführung der Einwilligung Hamburgs I 276; Einverleibung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli I 276—280; Verlangen der Zurücknahme des Gegenantrags Hamburgs in Betreff der Einverleibung der Vorstadt St. Pauli I 281; Zollanschluß Altonas und Hamburgs I 282—284; Antrag Preußens auf Einverleibung der unteren Elbe und Be-

schlußfassung des Bundesraths I 285; Pflicht zur Erstrebung des Zollanschlusses der Hansestädte I 287; die Freihafenstellung der Hansestädte eine vorübergehende I 287; Anschluß von Bremen und Hamburg an das deutsche Zoll- und Handelsgebiet in Anregung gebracht II 311; Einschließung der Stadt Altona und eines Theils der Hamburger Vorstadt St. Pauli in das Reichszollgebiet II 326; die Elbschiffahrtsakte und die verfassungsmäßig garantirte Zolleinheit des Reichs II 326, 327; die Aenderung der Zollgrenze an der Unterelbe II 327; Modalitäten hierfür II 327, 328; Begrenzung des Hamburgischen Freihafens II 328; Argumente für den preußischerseits an den Bundesrath gestellten Antrag II 328—330; der Art. 34 der Reichsverfassung II 330, 331; der Reichstag und die in der Sache gestellten Interpellationen II 331, 332; s. auch Waarenverkehr.

Zollgesetzgebung, s. Zoll- und Steuerreform.

Zollgrenze, s. Zollgebiet.

Zollkartell, s. Oesterreich-Ungarn.

Zollordnung, s. Zolltarifreform.

Zollparlament, Verhandlungen mit den süddeutschen Regierungen I 58; s. auch Zoll- und Steuerfragen, Zollverein.

Zolltarif, s. Zolltarifreform.

Zolltarif-Kommission, s. Zolltarifreform.

Zolltarifreform. Schreiben an den Reichstagsabg. Freiherrn von Varnbüler I 147, 148; Benachrichtigung der Bundesregierungen von der beabsichtigten Revision des Zolltarifs I 148; Förderung der Zolltarifreform durch Bismarck I 151—160; Einsetzung einer entsprechenden Kommission I 170; Ziele der Tarifreform I 171—177; Ernennung von Mitgliedern der Zolltarif-Kommission I 178; Konferenz mit dem Freiherrn von Varnbüler und dem Geheimrath Tiedemann über die Aufgaben der Zolltarifkommission I 180; Berathung mit dem Freiherrn von Varnbüler I 184; Uebersendung des neuen Zolltarifs und der Motive an den Reichstag I 212, 213; Bestrebungen auf Verbesserungen des Zolltarifs I 215; Mittheilung an die Aeltesten der Kaufmannschaft in Magdeburg, betr. die Durchführung der Tarifreform I 216; Vorlage eines Gesetzentwurfs, betr. die vorläufige Einführung von Aenderungen des Zolltarifs I 231; Bismarck präsidirt einer dreistündigen Sitzung des Bundesraths, behufs Stellungnahme zu den Beschlüssen des Reichstags in Bezug auf den Zolltarif I 261; Gesetz vom 15. Juli 1879, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets und den Ertrag der Zölle und der Tabacksteuer I 267; Vereinfachung des Zolltarifs und Revision der Zollordnung II 104; Vorarbeiten für die Revision des Zolltarifs II 287; Einwendungen gegen Schutzzölle II 287, 288; Befürwortung von Werthzöllen für alle die Grenzen überschreitenden Gegenstände II 288; Vortheile eines solchen Finanzzollsystems II 288, 289; den Zoll trägt das Ausland II 289, 290; die Zollerhebungskosten II 290; Einsetzung einer Kommission zur Revision des Zolltarifs II 293, 294; Randbemerkungen zu dem Erwiderungsschreiben der Bundesregierungen, betr. die Revision des Zolltarifs II 296, 297; die geschäftliche Behandlung der Zolltarifvorlage II 301; Verbindung der Finanz- und Schutzzollvorlage II 301; Vorbereitungen für die Tarifreform II 303; Mittheilung des Gesetzentwurfs, betr. den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, an die Bundesregierungen II 309; s. auch Landwirthschaft, Oesterreich-Ungarn, Rußland.

Zoll- und Handelsverein, s. Oesterreich-Ungarn, Zollverein.

Zoll- und Handelsverträge, s. Handelsverträge.

Zoll- und Steuerfragen. Einkommensteuer, Höhe ihres Prozentsatzes I 12; Warnung vor einer abschüssigen Finanzpolitik I 12; Grundsteuer, Natur derselben I 13, 14; Einführung derselben mit dem Korrelat einer Kapitalsteuer I 14; Ungleichheit der Besteuerung des beweglichen und unbeweglichen Vermögens I 14, 15; Aufhebung der Grundsteuerbefreiung und die damit zu verbindende Ausgleichung der Steuern I 15; Handels- und Zollpolitik Bismarcks im freihändlerischen Sinne vom Jahre 1868—1873 I 38 ff.; Branntweinsteuer I 59; Empfehlung der Börsen-, Braumalz- und Leuchtgassteuer I 59; Vorzüge der indirekten Steuern I 60, 61; Steuer auf Brot und Salz I 60; Grundlagen einer rationellen Steuer I 60, 61; Stempel- und Quittungssteuer I 61; Nachtheil der Einführung indirekter Steuern blos für Preußen I 61; die Grundsteuer kein Objekt für Steuerzuschläge I 61; Empfehlung von Finanzzöllen, die besten Unterlagen derselben, darunter Petroleum I 61—63; Beseitigung bezw. Verminderung der Matrikularbeiträge I 67, 68, 71; Hinweis auf die Steuern von Salz, Taback, Petroleum, Brot und Fleisch I 68; Bevorzugung der indirekten Steuern I 72;

Beibehaltung der Einkommensteuer der Reichen I 72, 73; wirthschaftliche Nachtheile der direkten Steuern I 73, 74; die Steuerexekutionen I 73; die Natur der Grundsteuer in Frankreich I 71; Träger der indirekten Steuern I 74; Zurückziehung auf das Gebiet eines einfachen Finanzzollsystems und Gegenstände dieser Besteuerung I 74, 75; Besteuerung der Luxusgegenstände I 75; gerechtere Vertheilung der Stempelabgaben I 75; Benachtheiligung des Grundbesitzes durch die Stempelgesetzgebung I 75; Biersteuerreform I 75, 76; Reorganisation des Steuerwesens durch veränderte Vertheilung derselben II 69; Zuwendung von Steuerermäßigungen an die unbemittelten Klassen II 78, 79; stärkere steuerliche Heranziehung des Großhandels und des Fabrikbetriebes II 79; Denkschrift wegen Ermäßigung der Eisenzölle II 117; Deckung der Bundesausgaben durch Bundessteuern bis zur vollen Beseitigung der Matrikularbeiträge II 119, 120; Konsolidirung der Bundesinstitution durch ein solidarisches Finanzsystem II 120; Nachtheile der Matrikularumlagen II 120; eine parlamentarische Niederlage kein Grund zur Unterlassung einer richtigen Finanzpolitik II 120, 121; Erhöhung der inneren Tabaksteuer und des Eingangszolls auf Taback II 120; Maßregeln zur Deckung des preußischen Defizits II 121; Eventualitäten im Falle eines ablehnenden Votums des Landtags II 122; Nothwendigkeit einer energischen Vorbereitung der Bundesfinanzvorlagen II 123; Haltung der süddeutschen Regierungen und das Zollparlament II 123; Luxussteuer, ein Eingriff in das Eigenthum II 128; Erwägung einer Erhöhung der Biersteuer II 129; Bedenken gegen die Aufhebung der Stempelabgabe von Zeitungen und Kalendern II 162, 163; Priorität der Abschaffung der Klassensteuer II 162; Ermäßigung bezw. Aufhebung der Salzsteuer II 162; Steuererlaß erwünscht, unter Heranziehung von Tabak und Petroleum, Wegfall der Zeitungssteuer; an die Masse der arbeitenden Klassen bei der Ermäßigung der Steuern zuerst zu denken II 163; Besteuerung des Aktienbesitzes bezw. der Aktiengesellschaften II 169; Stellungnahme gegen die Aufhebung der Stempelsteuer von Zeitungen und Kalendern II 183; Würdigung der auf die Aufhebung abzielenden Kammerbeschlüsse II 183; Gründe für die einstweilige Beibehaltung dieser Steuer II 183, 184; muthmaßliche Folgen ihrer Beseitigung in Bezug auf die Presse II 184; Grundsteuer ungeeignet zu Kommunalsteuerzuschlägen II 214; Regulirung der Abgabenpflicht der Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Berggewerkschaften II 214, 215; Zuschläge zur Grund- und Gebäudesteuer bei Grundstücken und Gebäuden des Staats II 215; s. auch Zoll- und Steuerreform.

Zoll- und Steuerreform. Umschwung in der handelspolitischen Frage I 93—100; Anregung und Fortführung der Steuerreform I 102; Stellung des damaligen Finanzministers Camphausen zu diesen Reformplänen I 102—106; desgl. des Finanzministers Hobrecht I 106, 107; Vertheidigung der Wirthschaftspolitik Bismarcks in der Nordd. Allgem. Ztg. I 110; Aufgabe der Handelspolitik: Abwendung von Benachtheiligungen der Industrie durch Zoll- und Steuereinrichtungen anderer Staaten I 111; Vorliebe für indirekte Steuern I 120, 121; Zielpunkte bei der Steuerreform I 120, 121; augenblickliche Inopportunität einer Tabaksteuervorlage I 121; Ankündigungen eines Systemwechsels Bismarcks durch die Presse I 123; Verhandlungen mit dem Minister Camphausen in Betreff einer aktiven Mitwirkung bei den Steuerreformplänen I 127; Aufforderung an denselben zur Vorlage seiner Finanzgesetzentwürfe I 127; das Ziel der Steuerreform: die Verminderung der indirekten Steuern I 130; Besteuerung des Tabacks ein Durchgangspunkt zum Tabackmonopol I 131; die amerikanische Besteuerungsart des Tabacks I 131; Vortheile des Monopols I 131, 132; Aufforderung an die Minister Hobrecht, Maybach und Hofmann zur Einreichung von Zoll- und Steuervorschlägen I 143; erstes wirthschaftliches Pronunciamento in der Provinzial-Korrespondenz I 143; Einladung der Finanzminister der Bundesstaaten nach Heidelberg zur Besprechung der Steuerreform I 143; Konferenzen über das Ergebniß der Heidelberger Ministerkonferenz I 144; fernere Richtung der Handels- und Zollpolitik I 150 ff.; Fortführung der Steuerreform I 160—162; Mittheilung an den Bundesrath in Betreff der beabsichtigten Zoll- und Steuerreform I 168, 169; Streben nach Verminderung der direkten und Vermehrung der indirekten Einnahmen, Rückkehr zu dem Prinzip der Zollpflichtigkeit aller über die Grenze eingehenden Gegenstände; Rechtfertigung dieses Systems auch in volkswirthschaftlicher Beziehung; Antrag

auf Beibehaltung der bisherigen Schutzzölle bezw. auf Wiederherstellung höherer oder Erhöhung der gegenwärtigen I 171 bis 177; Berechtigung der Schutzzölle in Deutschland I 178; Ziele der Zollreform I 181, 182; Verurtheilung des einseitigen Freihandelssystems I 201; Höhe der Getreidezölle I 202; Klagen über Besteuerung des armen Mannes I 202; Branntwein- und Tabackbesteuerung I 202; Viehzoll I 202; Schutzzoll gegenüber Amerika I 203; das Projekt der Einführung von Finanzzöllen I 204; Einführung landwirthschaftlicher Zölle I 211; Unterredung mit dem Abg. Dr. Windthorst in Betreff der Zoll- und Steuerfrage I 211; Bismarck präsidirt einer mehr als dreistündigen Sitzung des Bundesraths zur Erledigung der Zollvorlage I 212; Vorlage eines Gesetzentwurfs wegen Erhebung der Brausteuer und eines Gesetzentwurfs, betreffend die Erhöhung der Brausteuer I 213, 272; die Getreidezölle und erforderliche Unterstützung durch die Landwirthschaft bei Verbesserungen des Zolltarifs I 213—215; das Bedürfniß einer Finanzreform in Deutschland I 217; Ruhen der finanziellen Gesetzgebung seit 1824 I 217, 218; Abschaffung der Matrikularbeiträge I 218, 219; Lob der indirekten Steuern I 219; Ueberweisung der Grund- und der Gebäudesteuer an die Provinzen, Kreise und Gemeinden I 219; Aufhebung der Klassensteuer I 219, 220; Reform der Einkommensteuer I 220, 221; die steuerliche Prägravirung des unbeweglichen Besitzes I 221—223, 233—236; Verlangen nach Schutzzoll I 224—227; Vertretung der Landwirthschaft und des Grundbesitzes I 228, 229; Besteuerung von Gewerbebetrieben mit 40 pCt. und darüber I 229; Vergleich des neuen Tarifs mit dem von 1818 I 229, 230; Festhalten an dem Gesammtprogramm I 231; der Werth niederer Getreidepreise I 232, 233; Einfluß des Zolls auf die Getreidepreise I 236, 237; Sicherung des deutschen Marktes für die deutsche Landwirthschaft I 237, 238; die aufgespeicherte Mehlmasse und der kleine Mühlenbetrieb I 238, 239; Zusammenhang der Korn- und Brotpreise I 239, 240; die Zukunft der deutschen Ostseehäfen I 240—242; das handelspolitische Verhältniß zwischen Preußen und Russisch-Polen 1823 und 1825 I 242; Maßregeln zu Gunsten des transitirenden Getreides I 242, 243; der Getreidezoll ein Ordnungszoll I 244; Viehzölle I 244; die jährliche Getreideeinfuhr übersteigt den Bedarf I 244—248; Mängel der Stempelgesetzgebung ungünstig für die Landwirthschaft I 248; die Transitfreiheit und das Zollgesetz von 1869 I 249—251; keine Besorgniß vor Libau I 251; Berücksichtigung der finanziellen Seite bei dem Transit und dem Zollersatz I 252; vertrauliche Bemerkungen über die Schutzzollpolitik Deutschlands zu dem Kongreßpräsidenten Wm. D. Kelley von Pennsylvanien I 260; Anforderungen an die Zollpolitik I 260; Ueberweisung eines gewissen Betrags aus den Zoll- und Tabackeinnahmen an die Einzelstaaten I 265—267; Anerkennung der neuen Wirthschaftspolitik durch die Gemeinde Essen 267; Aufschiebung der Aufhebung der Eisenzölle II 238; Aussichtslosigkeit der Unterhandlungen mit Oesterreich II 238; Beseitigung der Benachtheiligung der deutschen Industrie nur von Zollrepressalien zu erwarten II 239; Beseitigung der beim Veredlungsverkehr stattfindenden Schädigungen der deutschen Industrie II 241; der Schutz der deutschen Interessen ist ausschließlich in den deutschen Zolleinrichtungen zu suchen II 241; Einführung von Finanzzöllen auf fremde Weine und Luxusgegenstände 242; Benachtheiligung Deutschlands durch die Ausführung der Handelsverträge und Zollmaßregeln im Auslande II 246, 247; Sicherung der Freiheit der deutschen Zollgesetzgebung II 247; Verminderung der Matrikularbeiträge mittelst einer Reform der Zölle und Steuern des Reichs II 248, 249; Befürwortung indirekter Steuern auf die in Massen verzehrten, entbehrlichen Verzehrungsgegenstände II 249, 250; Einführung einer Reichsstempelabgabe II 250; Schutz der deutschen Industrie gegen Benachtheiligung durch fremde Zoll- und Steuereinrichtungen II 250, 251; Aenderung der Normirung der Ausfuhrvergütungen II 251; vorläufige Erhöhung gewisser bestehender Steuern II 251; kommissarische Berathung des Reformplans II 251; Aufbringung der Gemeindeabgaben, die Besteuerung zinstragender Papiere, Heranziehung der Waldungen, Besteuerung der Reichs- und Staatsbeamten II 267; Vorbereitung zu einer Revision des Zolltarifs, Einführung eines Kontrolzolls auf gewisse Viehgattungen im Interesse des deutschen Vieherports II 272; Einziehung von Erkundigungen über die Biersteuer in Bayern II 274; Bericht über die amerikanische Tabacksteuer erfordert II 275; Besteuerung bezw. Monopolisirung des Tabacks II 275, 276;

das Ziel der Steuerreform eine Vermehrung der indirekten Steuern II 276; höhere Zölle auf Kaffee, Petroleum und Bier II 276; die Haltung des Reichstags gegenüber der Tabacksteuervorlage II 276, 277; statistische Erhebungen über die geeignete Tabacksbesteuerung II 277; Feststellung der Ansichten der Bundesregierungen hierüber II 277; die Steuerreform und die Heidelberger Ministerkonferenz II 280, 281; Antrag auf Vermehrung der indirekten Steuern des Reichs II 280; Nothwendigkeit einer Berathung der in Betracht kommenden Einzelfragen II 281; Zeit und Ort der Konferenz II 281; Durchführung der Zoll- u. Steuerreform II 290—293; eine Reichssteuer auf Leuchtgas erscheint nicht opportun II 311; das Gesetzprojekt einer Börsensteuer mit der Ausdehnung auf eine ergiebige Quittungssteuer ist weiter zu verfolgen II 312; Heranziehung der ausländischen Werthpapiere zur Steuer II 312; Projekt einer Inseratensteuer, Rechtfertigung einer solchen, vorbereitende Maßregeln zu ihrer Einführung II 312; Vorbereitung von Kampfzöllen gegen die Deutschlands Export schädigenden Länder II 322; statistische Erhebungen zur Vorbereitung von Kampfzöllen und Transitfreiheitsbeschränkungen als Mittel zu annehmbaren Handelsverträgen II 323, 324; Erhöhung der Reichsstempelabgabe für ausländische Papiere II 324; die Beseitigung der bedrückenden Höhe des Immobiliarstempels ist nicht von der Reichs-, sondern von der Landesgesetzgebung zu erwarten II 324, 325; Rückgang der Klassensteuer II 333; das Schwinden der Wohlhabenheit, eine Folge der Freihandelspolitik II 333, 334; Inangriffnahme eines Gesetzes über die Verwendung von Ueberschüssen aus den Reichseinnahmen II 334; die Steigerung der Einnahmen aus der Einkommensteuer und die fiskalische Veranlagung derselben II 335, 336; Inangriffnahme der Steuerreform II 336; Festhalten an der Zolltarifpolitik II 336, 337; Begriff des Transit und Opportunität einer Besteuerung desselben durch Abänderungen des Zollgesetzes II 338, 339; die damit erreichten handelspolitischen Vortheile II 339; Erhöhung der Einfuhrzölle gegenüber Rußland und Amerika II 339; Begünstigung Oesterreichs II 339, 340; Zielpunkte für die Steuerreform in Preußen II 342; doppelte Besteuerung des Einkommens aus der Landwirthschaft II 342, 343; Schwierigkeiten bei Durchführung der Reform II 343; politische Rückwirkungen II 343; Stellungnahme zu den Beschlüssen der Coburger Ministerkonferenzen II 343, 344; Erhöhung der Branntwein- und Zuckersteuer II 344; Mahnung zur Sparsamkeit II 344; s. auch Ausgleichungsabgaben, Biersteuer, süddeutsche, Eisenzölle, Holz, Mahlsteuer, Mahl- und Schlachtsteuer, Rübenzuckersteuer, Spielkartenstempel, Stempelsteuern, Tabackmonopol, Tabacksteuer, Wehrsteuer, Zoll- und Steuerfragen.

Zollunion zwischen Deutschland und Oesterreich, s. Oesterreich-Ungarn.

Zollverein, Eintreten für die Reorganisation desselben I 58; Reformbedürftigkeit desselben II 3, 8; Regelung der Zoll- und Handelsverhältnisse zwischen dem Norddeutschen Bund und Süddeutschland II 95, 96; Antrag auf Bildung eines Zollparlaments II 96; Stellung Bayerns zu demselben II 97; Verbleib Luxemburgs im Zollverein II 97; Zurückweisung französischer Zumuthungen auf Aenderung dieses Verhältnisses II 98; s. auch Mecklenburg-Schwerin, Oesterreich-Ungarn, Oldenburg.

mitteleuropäischer, Projekt der Begründung eines solchen II 282.

Zuckersteuer, s. Zoll- und Steuerreform.

Zünfte, s. Innungswesen.

Zunftzwang, s. Innungswesen.

Zweigbahnen, s. Eisenbahnwesen.

Wilhelm Greve's Buchdruckerei in Berlin.

Druckfehlerberichtigung.

	muß es heißen:
Seite 109, Zeile 15 von oben	„ausgetauscht“,
„ 118, Ueberschrift von Urk. 74 vom 7. August (statt 1888)	„1868“,
„ 124, Zeile 17 von oben	„unterzeichnete“,
„ 148, „ 16 „ „	„à fonds perdu“.
„ 152, „ 2 „ „	„Stolberg“,
„ 190, „ 7 „ „	„Lothar“,
„ 270, „ 6 „ unten	„Nichtreise“,
„ 273, „ 10 „ oben	„Paraphirung“.

Bitte umzuwenden!

Im Verlage von **Paul Hennig, Berlin W. 57**, sind ferner erschienen und durch jede Buchhandlung sowie direkt und franko gegen vorherige Einsendung des Betrages (auch in Briefmarken) von der Verlagshandlung zu beziehen:

In gleicher Ausstattung wie die „Aktenstücke zur Wirthschaftspolitik des Fürsten Bismarck":

Fürst Bismarck als Volkswirth.

Von

Heinrich von Poschinger.

I. Band: 1847—1880. M. 10,—; in Halblederband M. 12,50.

Die Fülle des im Werke verarbeiteten Materials ist aus dem gemeinsamen Sachverzeichniß der beiden Parallelwerke ersichtlich, welches den „Aktenstücken" angefügt ist.

Band II wird im Herbst 1890 erscheinen.

Bismarckbriefe.

Neue Folge I. und II. Band.

Ein Blüthenstrauß bisher nicht gesammelter, zum Theil überhaupt nirgends veröffentlichter geistvoller Auslassungen Bismarcks, welche, soweit dieselben an Freunde und Bekannte gerichtet sind, den Reiz des genial ungezwungenen Ausdrucks haben, durchweg aber für Herren und Damen von hohem Interesse sind.

Elegant ausgestattet Preis M. 2,50 geheftet; M. 3,— gebunden.

In Berlin zu Hause.

Ein Führer für Einheimische und Fremde.

8 Auflagen in drei Jahren.

— Preis gebunden 1 Mark. —

In alphabetischer Anordnung nach Straßen finden sich in dem elegant ausgestatteten Buche neben den Sehenswürdigkeiten auch die Wohnstätten berühmter Persönlichkeiten Berlins, sowie zahlreiche Notizen zur Geschichte Berlins und Deutschlands. Die Erinnerungsstätten berühmter Persönlichkeiten sind dem alphabetischen Theil des Buches ebenfalls eingereiht. Es ist ein Vademecum auf der Reise durch die Stadt ebenso wie eine angenehme Lektüre für den Salon. Die Pläne der hervorragendsten Theater Berlins sind übersichtlich gezeichnet beigegeben, desgleichen ein deutlicher Stadtplan, welcher jede Hausnummer leicht finden läßt.

Erscheint jedes Jahr in neuer Bearbeitung, im Sommer 1890 in noch eleganterer Ausstattung als bisher und mit 12 Theaterplänen.

Ec.H
P8553d

83748

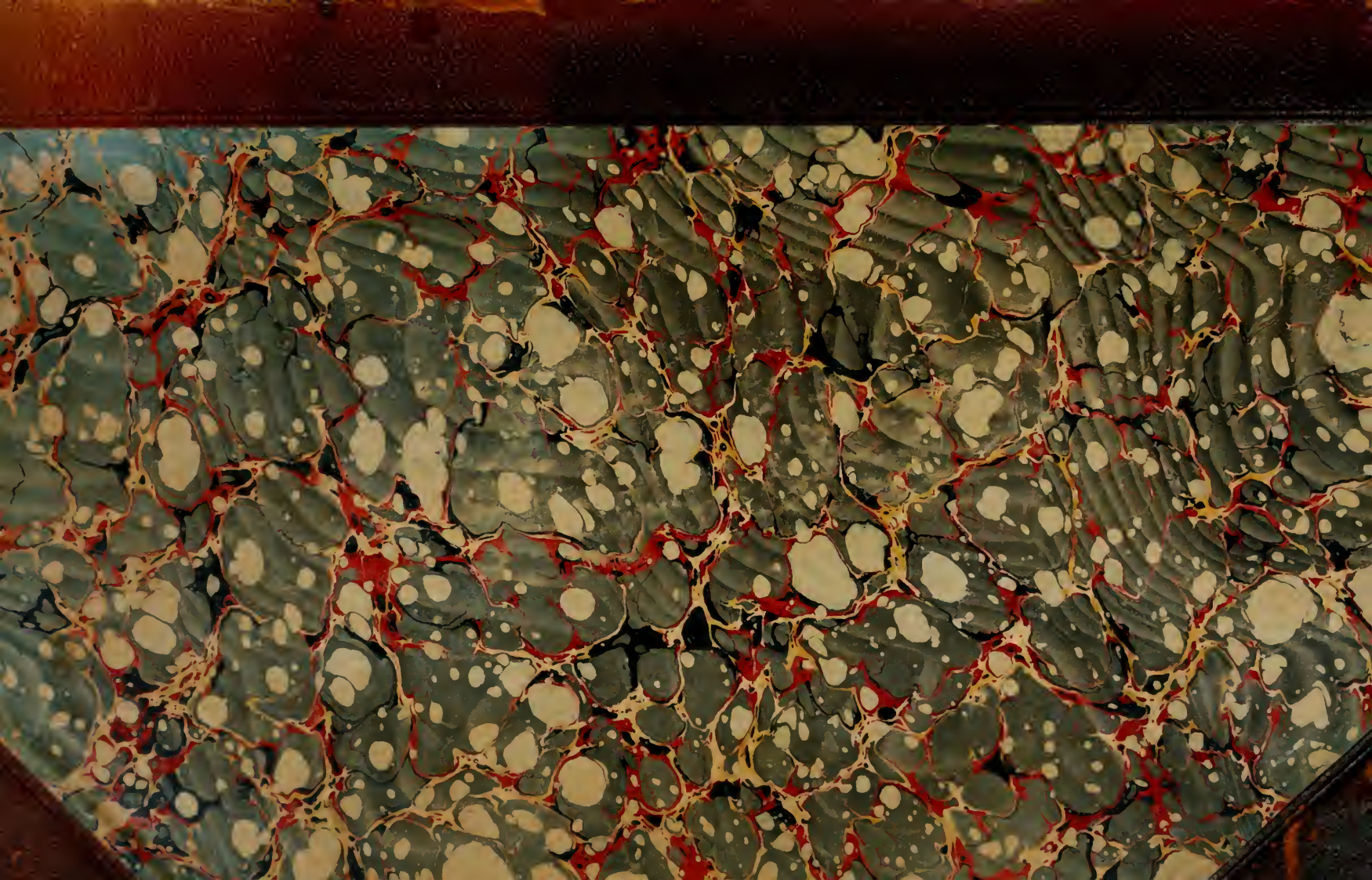
Author Poschinger, Heinrich von

Title Dokumente zur Geschichte der Wirthschaftspolitik.
Vol.1-2.

NAME OF BORROWER.

DATE.

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
LOWE-MARTIN CO. LIMITED